SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

Chair:
The Honourable ROSA GALVEZ

Tuesday, May 22, 2018
Thursday, May 24, 2018

Issue No. 46

Fifth and sixth meetings:

Subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures

APPEARING:
The Honourable Catherine McKenna, P.C., M.P., Minister of Environment and Climate Change

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'

ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente :
L'honorable ROSA GALVEZ

Le mardi 22 mai 2018
Le jeudi 24 mai 2018

Fascicule nº 46

Cinquième et sixième réunions :

Teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures

COMPARAÎT :
L'honorable Catherine McKenna, C.P., députée, ministre de l'Environnement et du Changement climatique

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54073-54088

STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Rosa Galvez, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cordy
* Day
(or Mercer)
Dupuis
* Harder, P.C.
(or Bellemare),
(or Mitchell)
Massicotte
Mockler
Neufeld
Patterson
Richards
Seidman
* Smith
(or Martin)
Wetston
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Tkachuk (*May 23, 2018*).

The Honourable Senator Dupuis replaced the Honourable Senator Marwah (*May 23, 2018*).

The Honourable Senator Neufeld replaced the Honourable Senator Marshall (*May 22, 2018*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Neufeld (*May 22, 2018*).

The Honourable Senator Tkachuk replaced the Honourable Senator Patterson (*May 22, 2018*).

The Honourable Senator Marwah replaced the Honourable Senator Dupuis (*May 22, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente : L'honorable Rosa Galvez

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Cordy
* Day
(ou Mercer)
Dupuis
* Harder, C.P.
(ou Bellemare),
(ou Mitchell)
Massicotte
Mockler
Neufeld
Patterson
Richards
Seidman
* Smith
(ou Martin)
Wetston
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Tkachuk (*le 23 mai 2018*).

L'honorable sénatrice Dupuis a remplacé l'honorable sénateur Marwah (*le 23 mai 2018*).

L'honorable sénateur Neufeld a remplacé l'honorable sénatrice Marshall (*le 22 mai 2018*).

L'honorable sénatrice Marshall a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 22 mai 2018*).

L'honorable sénateur Tkachuk a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 22 mai 2018*).

L'honorable sénateur Marwah a remplacé l'honorable sénatrice Dupuis (*le 22 mai 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA,Tuesday, May 22, 2018
(86)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:21 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Rosa Galvez, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cordy, Galvez, MacDonald, Marshall, Marwah, Massicotte, Seidman and Wetston (8).

In attendance: Sam Banks and Jesse Good, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 24, 2018, the committee continued its consideration of the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 44.*)

APPEARING:

The Honourable Catherine McKenna, P.C., M.P., Minister of Environment and Climate Change.

WITNESS:

Environment and Climate Change Canada:

Stephen Lucas, Deputy Minister.

The minister made a statement and, together with Mr. Lucas, answered questions.

At 6:07 p.m., the committee suspended.

At 6:09 p.m., pursuant to rule 12-16(d), the committee proceeded in camera to consider a draft agenda (future business).

It was agreed that the steering committee be authorized to give drafting instructions to the analysts for the preparation of a draft report on the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

At 6:10 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 22 mai 2018
(86)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 21, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Rosa Galvez (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cordy, Galvez, MacDonald, Marshall, Marwah, Massicotte, Seidman et Wetston (8).

Également présents : Sam Banks et Jesse Good, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 avril 2018, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº44 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Catherine McKenna, C.P., députée, ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

TÉMOIN :

Environnement et Changement climatique Canada :

Stephen Lucas, sous-ministre.

La ministre fait une déclaration et, avec M. Lucas, répond aux questions.

À 18 h 7, la séance est suspendue.

À 18 h 9, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Il est convenu que le comité directeur soit autorisé à donner des instructions aux analystes pour la rédaction d'une ébauche de rapport, dans le cadre de l'examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

À 18 h 10, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, May 24, 2018
(87)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8 a.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dupuis, MacDonald, Massicotte, Mockler, Neufeld, Richards, Seidman and Wetston (8).

In attendance: Sam Banks, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, April 24, 2018, the committee continued its consideration of the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 44.*)

WITNESSES:

Équiterre:

Sidney Ribaux, Co-founder and Executive Director *(by video conference)*.

Nature Canada:

Stephen Hazell, Director of Conservation and General Counsel.

Chamber of Marine Commerce:

Bruce Burrows, President.

California Air Resources Board:

Rajinder Sahota, Assistant Division Chief *(by video conference)*.

Mr. Ribaux and Mr. Hazell each made statements and answered questions.

At 8:54 a.m., the committee suspended.

At 8:56 a.m., the committee resumed.

Mr. Burrows made a statement and answered questions.

At 9:22 a.m., the committee suspended.

At 9:40 a.m., the committee resumed.

Ms. Sahota made a statement and answered questions.

At 10:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

OTTAWA, le jeudi 24 mai 2018
(87)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 heures, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dupuis, MacDonald, Massicotte, Mockler, Neufeld, Richards, Seidman et Wetston (8).

Également présente : Sam Banks, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 avril 2018, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 44 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Équiterre :

Sidney Ribaux, cofondateur et directeur général (par vidéoconférence).

Nature Canada :

Stephen Hazell, directeur de la conservation et avocat général.

Chambre de commerce maritime :

Bruce Burrows, président.

California Air Resources Board :

Rajinder Sahota, chef divisionnaire adjointe (par vidéoconférence).

MM. Ribaux et Hazell font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 8 h 54, la séance est suspendue.

À 8 h 56, la séance reprend.

M. Burrows fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 22, la séance est suspendue.

À 9 h 40, la séance reprend.

Mme Sahota fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 1, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Maxime Fortin

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 22, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:21 p.m. to study the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures; and in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

Senator Rosa Galvez (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening senators and Minister McKenna. Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Rosa Galvez. I'm a senator from Quebec and the chair of this committee.

I will now ask senators around the table to introduce themselves.

Senator MacDonald: Senator MacDonald, from Nova Scotia.

Senator Marwah: Sabi Marwah, from Ontario.

Senator Wetston: Howard Wetston, Ontario.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

[*English*]

Senator Cordy: Senator Jane Cordy, Nova Scotia.

The Chair: I would like to introduce our staff. Our clerk is Maxime Fortin, and our library analysts are Sam Banks and Jesse Good.

Today, we are continuing our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. Part 5 of the bill deals with the proposed greenhouse gas pollution pricing act.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 22 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit en séance publique aujourd'hui, à 17 h 21, pour étudier la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures, et à huis clos, pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

La sénatrice Rosa Galvez (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je salue les sénateurs et la ministre McKenna. Je vous souhaite tous la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Rosa Galvez. Je suis une sénatrice qui représente le Québec et je suis aussi présidente du comité.

Je demanderais maintenant aux sénateurs de se présenter.

Le sénateur MacDonald : Je suis le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Marwah : Sabi Marwah, de l'Ontario.

Le sénateur Wetston : Howard Wetston, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Cordy : Je suis la sénatrice Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse.

La présidente : J'aimerais vous présenter le personnel du comité, à savoir notre greffière, Maxime Fortin, et nos analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Jesse Good.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. La partie 5 du projet de loi porte sur la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

[*Translation*]

Appearing before the committee today is the Honourable Catherine McKenna, Minister of Environment and Climate Change, and Stephen Lucas, Deputy Minister of Environment and Climate Change. Thank you for agreeing to be here.

Minister, you may go ahead and make your opening statement, after which, we will move into questions and answers.

[*English*]

Hon. Catherine McKenna, P.C., M.P., Minister of Environment and Climate Change: Thank you very much, chair. It's great to be back here, and thank you very much for all your hard work. I certainly appreciate it.

Honourable senators, let me start by getting to the heart of the matter: pollution isn't free. Severe weather due to climate change is already costing Canadians billions of dollars a year in insurance costs. Across the country, Canadians have experienced first-hand devastating wild fires, extreme flooding, severe droughts and stronger storms. Some estimates suggest that climate change will cost Canada's economy $5 billion a year by 2020.

Yet by taking action on climate change, there is an upside: the enormous opportunity of clean growth. The World Bank says that the global shift to cleaner growth is an opportunity worth $23 trillion from now until 2030.

Canadians overwhelmingly want to see their government take action on climate change and they want to see a growing economy. That's exactly why we're pricing pollution. A price on carbon creates a powerful incentive to cut pollution, encouraging people in businesses to save money by making cleaner choices, like better insulating their homes or upgrading to more efficient equipment.

Pricing pollution is flexible. It sets an economic signal that people respond to in various ways. The price makes pollution more expensive and clean innovation cheaper, so it spurs innovation, creates good middle-class jobs, and rewards clean choices.

[*Français*]

Nous accueillons l'honorable Catherine McKenna, ministre, et Stephen Lucas, sous-ministre, du ministère de l'Environnement et du Changement climatique. Merci d'avoir accepté de vous joindre à nous.

Madame la ministre, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions et réponses.

[*Traduction*]

L'honorable Catherine McKenna, C.P., députée, ministre de l'Environnement et du Changement climatique : Je vous remercie beaucoup, madame la présidente. Je suis ravie de comparaître encore une fois devant le comité et je vous remercie beaucoup pour votre travail acharné. Je vous en suis très reconnaissante.

Honorables sénateurs, permettez-moi d'aller au cœur de la question, à savoir que la pollution a un coût. Les phénomènes météorologiques violents qui découlent des changements climatiques coûtent déjà des milliards de dollars par année en frais d'assurance aux Canadiens. Un peu partout au Canada, les gens sont directement témoins de feux de forêt ravageurs, de terribles inondations, de graves sécheresses et d'orages violents. Selon certaines estimations, les changements climatiques coûteront 5 milliards de dollars par année à l'économie canadienne d'ici 2020.

La lutte contre les changements climatiques comporte un avantage; elle offre une occasion formidable de favoriser la croissance propre. D'après la Banque mondiale, cette tendance mondiale à favoriser la croissance propre offrira des possibilités d'ici 2030 qui se chiffrent à 23 billions de dollars.

La très grande majorité des Canadiens souhaitent que le gouvernement prenne des mesures pour lutter contre les changements climatiques et qu'il favorise la croissance économique. C'est exactement pour cette raison que nous mettons en œuvre la tarification de la pollution. La tarification du carbone est un puissant incitatif à réduire les émissions polluantes et elle encourage les particuliers et les entreprises à économiser en faisant des choix plus propres, comme en isolant mieux leur maison et en faisant l'acquisition d'appareils plus écoénergétiques.

La tarification de la pollution offre une certaine souplesse. Elle envoie un message auquel les gens réagissent de diverses manières. La tarification rend la pollution plus coûteuse, et l'innovation propre moins chère, ce qui stimule l'innovation, permet la création de bons emplois pour la classe moyenne et récompense les choix écologiques.

Because it's flexible, it's cost effective. Pricing pollution lets markets do what they do best. It helps us tackle problems like acid rain, as former Prime Minister Brian Mulroney has told me many times, while supporting clean growth and innovation.

En raison de cette souplesse qu'elle offre, la tarification de la pollution est rentable. Elle laisse les marchés faire ce qu'ils font le mieux. Elle nous permet de nous attaquer à des problèmes comme les pluies acides, comme l'ancien premier ministre Brian Mulroney me l'a mentionné à de nombreuses reprises, tout en appuyant la croissance et l'innovation propres.

And it's working to cut carbon pollution. Over the past decade, B.C.'s direct price on pollution has reduced emissions by 5 to 15 per cent. Meanwhile, provincial real GDP grew by more than 17 per cent from 2007 to 2015. B.C.'s growing clean tech sector now brings in an estimated $1.7 billion in annual revenue.

La tarification est efficace pour réduire la pollution par le carbone. Au cours des 10 dernières années, la tarification directe de la pollution mise en œuvre en Colombie-Britannique a permis de réduire les émissions de 5 à 15 p. 100. En même temps, le PIB réel de la province a progressé de plus de 17 p. 100 entre 2007 et 2015. Le secteur des technologies propres, qui est en croissance dans cette province, engrange maintenant des recettes estimées à 1,7 milliard de dollars par année.

A price on carbon pollution is already in effect in nearly half of the world's economy. China is pricing pollution; California and the EU are pricing pollution; and I could go on.

La tarification de la pollution par le carbone a déjà été adoptée dans près de la moitié des économies dans le monde, notamment la Chine, la Californie et l'Union européenne, pour ne nommer que celles-là.

Four out of five Canadians live in jurisdictions that are pricing carbon today. That's 80 per cent of Canadians. Those four provinces — Ontario, Quebec, Alberta, and B.C. — led the country in economic growth last year. That success is the result of a long list of factors, of course, but anyone who says carbon pricing hurts an economy isn't basing their argument on the evidence.

Quatre Canadiens sur cinq habitent dans une province où la tarification du carbone est en vigueur. Cela représente 80 p. 100 des Canadiens. Les quatre provinces en question — l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique — ont affiché les meilleurs taux de croissance économique au pays l'an dernier. Cette réussite est attribuable à de nombreux facteurs, bien entendu, mais tous ceux qui affirment que la tarification du carbone nuit à l'économie ne fondent pas leurs arguments sur des données probantes.

Pricing pollution is a win for the environment and the economy. It's the approach that economists overwhelmingly recommend. It's the policy that over 30 governments and 150 businesses have come together to support through the international Carbon Pricing Leadership Coalition. This is a group that includes Canada's five major banks, alongside Canadian companies in the consumer goods, energy and resource development sectors.

La tarification de la pollution est avantageuse pour l'environnement et l'économie. C'est l'approche que recommande la très grande majorité des économistes. Cette politique est appuyée par plus de 30 gouvernements et 150 grandes entreprises au sein de la coalition internationale pour le leadership en matière de tarification du carbone. Cette coalition comprend les cinq grandes banques canadiennes ainsi que des sociétés canadiennes qui œuvrent dans les secteurs des biens de consommation, de l'énergie et de l'exploitation des ressources.

In October 2016, the Prime Minister announced our government's commitment to have carbon pricing in place throughout Canada with broad coverage across the economy and increasing stringency over time.

En octobre 2016, le premier ministre a annoncé l'engagement du gouvernement d'instaurer la tarification du carbone à l'échelle du Canada, pour un vaste ensemble de secteurs de l'économie, et de l'appliquer avec une rigueur qui augmentera au fil du temps.

To ensure a price on carbon pollution across Canada, the government also committed to develop and implement a federal carbon pricing system as a backstop. This system will only apply in a province or territory that requests it or that does not have a carbon pricing system in place in 2018 that meets the federal standard. Provinces and territories have until September 1 to confirm their carbon pricing approach, after which we will make a decision on where the federal system will apply.

Pour que la tarification du carbone s'applique d'un bout à l'autre du Canada, le gouvernement s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre un régime fédéral de tarification du carbone en guise de filet de sécurité. Ce régime s'appliquera uniquement dans les provinces ou les territoires qui le demandent ou qui n'ont pas mis en place un régime de tarification du carbone en 2018 qui respecte la norme établie par le gouvernement fédéral. Les provinces et les territoires ont jusqu'au 1er septembre pour confirmer l'approche qu'ils choisissent en ce qui a trait à la

The greenhouse gas pollution pricing act provides a legal framework for the federal carbon pricing system. We are confident that we have sound legal authority for carbon pricing. Indeed, the federal government has a long history of environmental protection under the peace, order and good government criminal law authorities.

Canadian provinces have shown real leadership in pricing pollution and we recognize that kind of leadership when we put into place our plan.

Our approach gives provinces and territories the flexibility to design their own systems, provided they meet the federal standard, and to decide how best to use the revenue from pricing pollution to support individuals and businesses in their jurisdiction and grow a clean economy. We have been very clear that direct revenues from pricing pollution will remain in the jurisdiction they come from.

Alberta, British Columbia, Ontario and Quebec have opted to reinvest the revenues from pricing pollution in their provinces through measures like targeted rebates or tax cuts to households and businesses, and in clean growth investments like home retrofit programs, support for businesses with clean solutions ,and better public transit. These investments are already making a big difference for Canadians. They are creating jobs, supporting cleaner growth and driving investments.

Governments can and should design their carbon pricing systems to avoid putting extra financial pressure on low income and middle-class households. For example, provinces can choose to provide money-back rebates, cut taxes, or fund discounts on energy-saving programs and technologies.

Studies show we can put a price on carbon pollution while our economy continues to grow. Analysis from the Parliamentary Budget Officer, Environment and Climate Change Canada, and external experts confirm that the economics of carbon pricing would be negligible and could be completely eliminated depending on how provinces and territories choose to return revenues to the economy.

tarification du carbone. Par la suite, le gouvernement déterminera où le régime fédéral s'appliquera.

La Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre offre un cadre juridique pour le régime fédéral de tarification du carbone. Nous sommes convaincus que nous disposons du pouvoir juridique nécessaire pour imposer ce régime. En effet, le gouvernement fédéral a une longue histoire de protection de l'environnement en vertu du principe de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement et du Code criminel.

Les provinces canadiennes ont fait preuve d'un réel leadership au chapitre de la tarification de la pollution, et nous tiendrons compte de ce leadership lorsque nous mettrons en œuvre notre plan.

Notre approche offre aux provinces et aux territoires la liberté de concevoir leurs propres régimes, pourvu qu'ils respectent la norme établie par le gouvernement fédéral, et de décider de la meilleure façon d'utiliser les recettes qui proviennent de la tarification de la pollution en vue de soutenir les particuliers et les entreprises chez eux et de favoriser la croissance d'une économie propre. Nous avons très clairement établi que les recettes tirées directement de la tarification de la pollution demeureront dans la province ou le territoire d'origine.

L'Alberta, la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec ont choisi d'utiliser les recettes provenant de la tarification de la pollution dans leurs provinces pour financer des mesures comme des remboursements ciblés ou des réductions d'impôt pour les ménages et les entreprises et pour investir dans la croissance propre en offrant des programmes de rénovation domiciliaire, en soutenant les entreprises qui investissent dans des solutions propres et en améliorant le transport en commun. Ces investissements sont déjà très profitables pour les Canadiens. Ils contribuent à créer des emplois, à favoriser la croissance propre et à encourager les investissements.

Les régimes de tarification du carbone conçus par les gouvernements ne devraient pas augmenter la pression financière sur les ménages à revenu faible ou moyen. Par exemple, les provinces peuvent décider d'offrir des remboursements, des baisses d'impôt ou des rabais liés à des programmes et des technologies écoénergétiques.

Des études ont démontré qu'il est possible de mettre en œuvre une tarification du carbone sans freiner la croissance de l'économie. Des analyses effectuées par le directeur parlementaire du budget, Environnement et Changement climatique Canada et des experts externes confirment que les répercussions économiques de la tarification du carbone seraient négligeables et pourraient être complètement éliminées, dépendant de la façon dont les provinces et les territoires décident d'utiliser les recettes.

Governments in Canada are already making those kinds of choices, allowing them to price pollution while making sure no one faces costs they may not be able to afford. British Columbia's carbon pricing support has a low income climate action tax credit that helps offset the cost that have provinces' carbon pricing through direct payments to low-earning families. In Alberta, families that earn less than $95,000 per year receive a full rebate to offset costs associated with the carbon levy.

So a price on pollution can protect families from any net costs. It doesn't hurt the economy, but it does cut pollution and position Canada for success in the global transition to cleaner growth.

I'm very proud that our government is taking this step as part of Canada's clean growth and climate action plan. The evidence from at home and around the world is incredibly strong. It shows that pricing pollution creates good middle-class jobs, and gives families and businesses an incentive to make choices that will help them save energy and money.

We know the environment and the economy go hand in hand. Canadians expect healthy environment and a growing economy, and that's exactly what we're delivering. Thank you.

Senator MacDonald: Thank you minister for being here today.

Recently, in the House of Commons, you were asked and the government was asked to release all documents, in their original uncensored form, which would indicate how much the federal carbon tax will cost Canadian families.

We know that gasoline will go up by at least 11 cents a litre and the cost of heating one's home will increase by over $200. However, we don't know the overall cost to an average Canadian family, because multiple requests for information filed with the government have resulted in the release of documents with key information blacked out.

I'm curious why this key information is blacked out, and how do we determine the real price of this when we are not given the information by the government?

Ms. McKenna: Thank you very much senator for the question. The federal government has not put a price on pollution in any provinces. The provinces have taken a leadership role for

Des gouvernements au Canada sont déjà en train de faire ces choix, ce qui leur permet de procéder à la tarification de la pollution tout en s'assurant que personne n'assume des coûts qui pourraient être impossibles à assumer. Le régime mis en place en Colombie-Britannique prévoit un crédit pour la taxe sur les mesures climatiques à l'intention des personnes à faible revenu qui permet de compenser l'effet de la tarification du carbone par des paiements directs aux familles à faible revenu. En Alberta, les familles qui gagnent moins de 95 000 $ par année reçoivent un remboursement complet pour compenser le coût de la taxe sur le carbone.

Donc, la tarification de la pollution peut protéger les familles des coûts nets. Elle ne nuit pas à l'économie et elle permet de réduire la pollution et de préparer le Canada pour qu'il réussisse la transition mondiale vers une croissance plus propre.

Je suis très fière que notre gouvernement prenne cette mesure dans le cadre de ses efforts pour favoriser une croissance propre et de la mise en œuvre du plan d'action sur les changements climatiques. Les données probantes qui proviennent du Canada et de partout dans le monde sont très solides. Elles démontrent que la tarification de la pollution contribue à créer de bons emplois pour la classe moyenne et à inciter les familles et les entreprises à faire des choix qui les aideront à économiser de l'énergie et de l'argent.

Nous savons que l'environnement et l'économie vont de pair. Les Canadiens veulent un environnement sain et une économie en croissance, et c'est exactement ce que nous leur offrons. Je vous remercie.

Le sénateur MacDonald : Je vous remercie, madame la ministre, de votre présence aujourd'hui.

Récemment, à la Chambre des communes, on vous a demandé, et on a demandé au gouvernement, de divulguer tous les documents, dans leur forme initiale et non censurée, qui indiqueraient combien coûtera la taxe fédérale sur le carbone aux familles canadiennes.

Nous savons que le prix de l'essence augmentera d'au moins 11 cents le litre et que le coût du chauffage subira une hausse de plus de 200 $. Toutefois, nous ne connaissons pas le coût global pour une famille canadienne moyenne, car les multiples demandes d'information déposées auprès du gouvernement ont donné lieu à la divulgation de documents dans lesquels des renseignements essentiels ont été caviardés.

Je me demande pourquoi ces renseignements essentiels ont été caviardés et comment nous pouvons déterminer le coût réel quand le gouvernement ne nous donne pas l'information pertinente.

Mme McKenna : Je vous remercie beaucoup, monsieur le sénateur, pour votre question. Le gouvernement fédéral n'a imposé une tarification de la pollution dans aucune province.

provinces representing 80 per cent of the population and put a price on pollution in their own province, and that's 80 per cent of Canadians. So what we can say for now is that in those provinces, not only are they taking action to reduce emissions, but they also are the fastest growing economies in the country.

Of course, we're very mindful of impacts, potential impacts of pricing. That's why we have said to provinces, you have the opportunity to decide — to determine what system works for you and what to do with the revenues. The federal government has been very clear that the direct revenues from pricing will remain in the province, and provinces have taken different approaches.

You can look at the example of British Columbia, where they did tax cuts. They gave the money back and their economy grew. The sweet spot, of course, is that you reduce emissions, your economy grows and you support a transition to clean growth.

It's worth pointing out that Vancouver, and British Columbia more generally, is a leader in clean technologies. It is punching way above its weight. That's where the world is going. We think this is a smart approach. It's also a cost-effective approach; economists show that it is the lowest cost option. You can also have the flexibility for provinces to determine how to deal with the revenues.

Senator MacDonald: It's also worth pointing out that you never came close to answering the question I asked you, so let me ask you it again.

Can you tell the Senate assembled here today how much money the carbon tax will cost the typical middle-class family in this country. For example, for a middle-class family of four with two children, how much will it cost annually?

Ms. McKenna: As I said, we do not have a price on pollution across the country. I can talk about the context of British Columbia. They took the revenues from putting a price on pollution and gave them directly back as tax cuts to people. So that you could actually do — you put more money in people's pockets, but you also make sure that they have the incentives to reduce emissions.

Alberta has also given rebates back to families. Ontario and Quebec have made investments in clean technologies, in energy efficiency. So really, it's up to the provinces. We think that's the way it should be. We believe that provinces are best-placed to determine what they want to do with the revenues and they are

Certaines provinces, où vit 80 p. 100 de la population canadienne, ont pris les devants et ont mis en place leur propre régime de tarification de la pollution. Ce sont dans ces provinces qu'habitent 80 p. 100 des Canadiens. Ce que nous pouvons dire pour l'instant, c'est que ces provinces ont non seulement pris des mesures pour réduire les émissions, mais elles affichent également les taux de croissance économique les plus rapides au pays.

Bien entendu, nous nous préoccupons beaucoup des répercussions éventuelles de la tarification. C'est pourquoi nous avons fait savoir aux provinces qu'elles sont libres de déterminer quel régime fonctionne pour elles et ce qu'elles comptent faire avec les revenus. Le gouvernement fédéral a dit très clairement que les revenus obtenus directement de la tarification demeureront dans la province d'origine. Les provinces ont adopté des approches différentes.

Par exemple, la Colombie-Britannique a procédé à des baisses d'impôt. Elle a rendu l'argent et son économie est en croissance. L'idéal, bien entendu, c'est de réduire les émissions, de favoriser la croissance de l'économie et d'appuyer la transition vers une croissance propre.

Il vaut la peine de souligner que Vancouver, et la Colombie-Britannique en général, est un chef de file dans le domaine des technologies propres. Cette ville fait plus que sa part à ce chapitre. Elle suit la tendance mondiale. Nous croyons que c'est une approche intelligente. C'est également une approche rentable. Des économistes ont démontré que c'est l'option la moins coûteuse. Les provinces ont également la liberté de déterminer comment elles souhaitent utiliser les revenus.

Le sénateur MacDonald : Il vaut aussi la peine de souligner que vous n'avez pas du tout répondu à ma question, alors je vais la répéter.

Pouvez-vous dire aux sénateurs ici présents combien coûtera la taxe sur le carbone à une famille typique de la classe moyenne au Canada. Par exemple, combien en coûtera-t-il annuellement à une famille de la classe moyenne composée de deux adultes et deux enfants?

Mme McKenna : Comme je l'ai dit, il n'existe pas une tarification de la pollution partout au pays. Je peux vous parler de la Colombie-Britannique. Elle a décidé de rendre les revenus provenant de la tarification de la pollution directement aux citoyens en leur offrant des baisses d'impôt. Il est donc possible de faire cela — remettre de l'argent dans les poches des contribuables — et aussi de s'assurer de leur fournir des incitatifs pour réduire les émissions.

De son côté, l'Alberta a offert des remises aux familles. L'Ontario et le Québec ont procédé à des investissements dans les technologies propres et dans l'efficacité énergétique. Il appartient donc aux provinces de décider ce qu'elles veulent faire avec les revenus. Nous croyons qu'il doit en être ainsi.

well within their rights to give the revenues back in terms of a tax cut or a rebate.

Senator MacDonald: Illuminating.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Minister, thank you for being with us today. I am very much in favour of carbon pricing. It's a reflection of capitalism and the marketplace, after all. It's a more effective approach, and we are seeing the results. You have my support. Nevertheless, I have two questions. One has more to do with macroeconomics, and the other is a bit more specific.

A number of individuals, including experts, the auditors general of all the provinces and our own environmental authority here, in the House of Commons and the Senate, have said that Canada is not on track to meet the greenhouse gas reduction targets committed to in Paris, neither in the short term nor by 2030. You said that we would meet the agreed-upon targets and that they were within reach. Who is telling the truth? What makes you so optimistic, when other highly trained people are claiming that Canada will not be able to meet its targets?

Ms. McKenna: Thank you for your question. Carbon pricing is working in Quebec. When I was in Paris with the Prime Minister, we were on a mission to promote clean technology, and there were numerous Quebec companies that had made the transition; they have clean solutions and are creating jobs. Of course, we have a plan. We said that we were going to meet our targets, and carbon pricing is a major piece of the puzzle, one that will lead to a reduction of 90,000 megatons of greenhouse gas emissions, but it isn't the only piece.

We are also phasing out coal by 2030. Four provinces still use coal. We have made record investments in public transit. We are the first country in the world to reduce methane emissions in the oil and gas sector by 40 per cent. We have an electric vehicle strategy for the transportation sector, which is a big emitter. I could go on. In addition, we are making investments in clean technology.

All that to say, we have a plan to achieve our targets by 2030. If you look at what Environment and Climate Change Canada is doing, we are showing how we are going to meet our targets. There are other measures we can take. We will see just how significant of a role reductions tied to public transit, clean solutions and the forestry sector can play.

Nous estimons que les provinces sont les mieux placées pour déterminer ce qu'elles souhaitent faire avec les revenus, et elles ont tout à fait le droit de rendre ces revenus aux contribuables au moyen de réductions d'impôt ou de remises.

Le sénateur MacDonald : C'est éclairant.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Merci, madame la ministre, d'être parmi nous. Je suis très favorable à la tarification du carbone. C'est ainsi que fonctionne le marché du capitalisme. C'est plus efficace, et on obtient des résultats. Vous avez mon soutien. Cependant, j'ai deux questions, une d'ordre macroéconomique et une autre un peu plus détaillée.

Du point de vue des objectifs fixés, auxquels on s'est engagé à Paris, il y a plusieurs personnes, plusieurs experts, y compris les vérificateurs généraux de chaque province, ainsi que notre superviseur de l'environnement, ici à la Chambre des communes et au Sénat, qui disent tous que la trajectoire prévue est telle que nous n'allons pas atteindre les objectifs, ni à court terme ni en 2030. Vous avez dit que nous allons respecter les ententes et que la projection est positive. Qui dit la vérité? Pourquoi êtes-vous très optimiste, alors que d'autres, très qualifiés, prétendent que nous n'atteindrons pas nos objectifs?

Mme McKenna : Merci de cette question. Au Québec, mettre un prix sur le carbone, ça marche. Quand j'étais à Paris avec le premier ministre, on avait une mission concernant les technologies propres, et il y avait beaucoup de compagnies du Québec qui ont fait la transition, qui ont des solutions propres et qui créent des emplois. Il est sûr que nous avons un plan. Nous avons dit que nous allions atteindre nos cibles, et la tarification du carbone est importante, parce qu'elle représente une réduction de 90 000 mégatonnes de gaz à effet de serre, mais ce n'est pas la seule mesure que nous prenons.

Nous éliminerons aussi le charbon d'ici 2030. Quatre provinces utilisent encore le charbon. Nous avons fait des investissements historiques en matière de transport en commun. Nous sommes le premier pays au monde à réduire de 40 p. 100 les émissions de méthane du secteur pétrolier. Nous avons une stratégie pour les véhicules électriques et le secteur du transport qui produit beaucoup d'émissions. Je pourrais continuer. De plus, nous faisons des investissements en faveur de la technologie propre.

Alors, nous avons un plan d'ici 2030. Si vous regardez ce que fait Environnement et Changement climatique Canada, nous démontrons comment nous allons atteindre nos cibles. Il y a d'autres mesures que nous pouvons prendre. Nous verrons à quel point les réductions liées au transport en commun, les solutions propres, et aussi le secteur forestier peuvent jouer un très grand rôle.

It's a tough road because the previous government did nothing for 10 years. We are here, and we have a plan to achieve progress. I was very pleased last year, given that we fostered a further emissions reduction of 232 megatons, over and above our projections. That was our biggest success in terms of reducing greenhouse gas emissions. It will take time, but 2030 is our target. We are working very hard.

Senator Massicotte: I have another, more specific, question. Under your plan, emissions-intensive and trade-exposed industries will receive a credit of around 70 per cent in relation to existing emissions. That obviously needs to be confirmed on an industry basis, sector by sector. How does that 70 per cent compare with our plans? In other words, why 70 per cent? How much of a credit do Quebec, Ontario and Alberta give their big emitters?

[*English*]

Ms. McKenna: When you design a system, you need to make sure that it takes into account trade-exposed sectors; that you're not just sending companies and emissions offshore. We don't want to do that. That's why we've been smart. When it comes to heavy industries we've decided to take an intensity standard approach — 70 per cent. That's the benchmark. If you are better than that, then you won't have to pay or you could make money. If you're below that, then you will.

I think that we are working very closely with industry. You need to get that right. There might be some sectors where you need to make adjustments, but we believe that this is a smart approach. There are experiences around the world to see what works. We looked at Alberta and British Columbia and what we've done, and we think we're coming up with a robust system.

I am going to pass it on to Deputy Minister Stephen Lucas, who can go into more details.

Stephen Lucas, Deputy Minister, Environment and Climate Change Canada: I would just note, senator, that figure of 30 per cent more stringent than the average, or 70 per cent of the sector's national average emissions intensity, represents a starting point. It reflects an analysis of emission-intensive trade-exposed sectors, about 20 in total or about 86 facilities across the country, based on the distribution of facilities and their performance. We are consulting with those sectors to learn about their circumstances and will consider adjustments based on that information and our modelling on trade exposure and competitiveness.

Les choses sont difficiles parce que l'ancien gouvernement n'a rien fait pendant 10 ans. Nous sommes là et nous avons un plan pour avancer. J'ai été vraiment heureuse l'an dernier, car nous avons favorisé une réduction de 232 mégatonnes de plus que ce que nous avions projeté pour nos émissions. Cela a été notre plus grand succès pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Il faudra du temps, et 2030 est notre cible. Nous y travaillons très fort.

Le sénateur Massicotte : J'ai une autre question plus détaillée. Votre plan propose effectivement de donner un crédit d'environ 70 p. 100 aux secteurs tributaires du commerce et à forte intensité d'émissions pour les émissions existantes. C'est naturellement quelque chose à confirmer par industrie et par secteur. Comment ces 70 p. 100 se comparent-ils à nos plans? En d'autres mots, pourquoi 70 p. 100? Quand on regarde l'expérience du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, à quel pourcentage se situent les crédits que donnent ces provinces à leurs gros émetteurs?

[*Traduction*]

Mme McKenna : Lorsqu'on conçoit un régime, il faut tenir compte des secteurs tributaires du commerce pour éviter que des entreprises déménagent à l'étranger et aillent polluer là-bas. Ce n'est pas ce que nous voulons. C'est pourquoi nous avons agi intelligemment. En ce qui concerne les industries lourdes, nous avons décidé de nous appuyer sur une norme d'intensité des émissions, soit 70 p. 100. C'est la référence. Les entreprises qui font mieux n'auront pas à payer ou elles pourraient faire de l'argent. Celles qui ne respectent pas la norme vont payer.

Je pense que nous travaillons en très étroite collaboration avec l'industrie. Nous devons bien faire les choses. Il pourrait y avoir des secteurs où il faudra faire des changements, mais nous croyons qu'il s'agit d'une approche intelligente. Il existe des exemples ailleurs dans le monde qui nous montrent ce qui fonctionne bien. Nous avons examiné ce qu'ont fait l'Alberta et la Colombie-Britannique, et nous pensons avoir conçu un régime solide.

Je vais céder la parole au sous-ministre Stephen Lucas, qui pourra vous donner davantage de détails.

Stephen Lucas, sous-ministre, Environnement et Changement climatique Canada : Je tiens seulement à souligner, monsieur le sénateur, que lorsqu'on parle de mesures 30 p. 100 plus sévères que la moyenne ou de 70 p. 100 de l'intensité des émissions moyennes nationales du secteur, il s'agit d'un point de départ. Ces chiffres procèdent d'une analyse des secteurs tributaires du commerce et à forte intensité d'émissions, qui sont environ au nombre de 20 au total, ce qui représente environ 86 installations industrielles au pays. Cette analyse est fondée sur la répartition de ces installations et leur rendement. Nous collaborons avec ces secteurs pour comprendre leur situation et nous allons envisager des modifications en fonction des renseignements qu'ils nous fourniront et de nos

Senator Massicotte: Why 70 per cent? How does that compare to what's actually occurring today in Alberta, Ontario and Quebec where there is a carbon price? How does that compare to actual results?

Mr. Lucas: The structure is different than in Ontario and Quebec, where it's a cap that limits overall emissions. This is a limit on the emissions intensity per unit output. It's a different construct.

In Alberta it's closer to 80 per cent. They've gone on a sector-specific basis and we're being informed by that and looking at facilities across the country, international benchmarks and information provided by facilities to help inform sector-specific standards which, as I said, should cover about 20 or more specific sectors in the country.

Senator Cordy: Thank you, minister, for being with us today. You spoke earlier about encouraging jurisdictions not to hurt low-income families, and you spoke about provinces who are giving rebates to those who have low income so that they aren't hurt by having a price on carbon.

I'd like to talk about the North for a little while, because the energy options in the North are pretty limited, and in what fuels they can use. I'd like to know whether or not you have thought about the impact of a carbon price on those in the North or those in remote northern areas for that matter?

Ms. McKenna: Thank you very much. I think this is a really important point. We recognize that remote communities have unique circumstances. They might be relying on imports, or they might not have the same choices in terms of fuel switching. That's why in the pan-Canadian framework we committed to working with the territories to find solutions that address their unique circumstances, including high costs of living and of energy, challenges with food security, and emerging economies.

I just had a meeting with the premiers from all of the Territories. They are supportive of pricing but, of course, they want us to be mindful. I've said that is absolutely top of mind for me. My goal is to reduce emissions, it's not to hurt people. In the case of the North, many people are lower income and I think we need to be smart about what we do. We're going to be continuing to work with the territories. As I say, we're working very well with them. We have shared modelling with them and they're

modèles concernant l'exposition au commerce et la compétitivité.

Le sénateur Massicotte : Pourquoi 70 p. 100? Comment se compare le résultat avec ce chiffre avec les résultats actuels en Alberta, en Ontario et au Québec, où la tarification du carbone est en vigueur? Comment se compare ce résultat aux résultats actuels?

M. Lucas : La structure est différente de celle qui existe en Ontario et au Québec, où on a établi un plafond pour l'ensemble des émissions. Il s'agit ici d'une limite pour l'intensité des émissions par unité produite. C'est différent.

En Alberta, ce pourcentage est plus près de 80 p. 100. Cette province a procédé à une analyse sectorielle, qui va nous guider. Nous allons examiner des installations partout au pays, des normes internationales et les renseignements fournis par les installations pour nous orienter dans l'établissement de normes sectorielles qui, comme je l'ai dit, devraient s'appliquer à environ 20 secteurs ou plus au pays.

La sénatrice Cordy : Je vous remercie, madame la ministre, de comparaître devant nous aujourd'hui. Vous avez affirmé plus tôt qu'il faut encourager les gouvernements à ne pas nuire aux familles à faible revenu et vous avez parlé de certaines provinces qui offrent des remboursements aux particuliers à faible revenu afin que la tarification du carbone n'ait pas de répercussions négatives sur eux.

J'aimerais parler du Nord un instant, car les options en matière d'énergie dans le Nord sont assez limitées. Les gens du Nord n'ont pas beaucoup de choix quant aux carburants qu'ils peuvent utiliser. J'aimerais savoir si vous avez réfléchi à l'incidence qu'aura la tarification du carbone dans le Nord ou dans les régions éloignées?

Mme McKenna : Je vous remercie beaucoup. Je pense qu'il s'agit d'un point très important. Nous reconnaissons que les collectivités éloignées se trouvent dans une situation particulière. Elles dépendent parfois des importations ou elles n'ont peut-être pas les mêmes choix qu'ailleurs en ce qui a trait aux carburants. C'est pourquoi le cadre pancanadien prévoit un engagement à travailler avec les territoires pour trouver des solutions adaptées à leur situation particulière, notamment au coût élevé de la vie et de l'énergie, aux problèmes en ce qui concerne la sécurité alimentaire et aux économies émergentes.

Je viens tout juste de rencontrer les premiers ministres de tous les territoires. Ils appuient la tarification du carbone, mais, bien entendu, ils souhaitent que nous tenions compte de leur situation. Je leur ai dit que c'est certes une priorité pour moi. Mon objectif est de réduire les émissions, et non de nuire aux gens. Dans le Nord, bien des gens ont un faible revenu, alors je crois que nous devons agir intelligemment. Nous allons continuer de travailler avec les territoires. Comme je l'ai dit, nous travaillons déjà très bien avec eux. Nous leur avons transmis notre modèle, et ils sont

very keen to work with us to find a solution that makes sense for the North.

Senator Cordy: You said earlier that a price on carbon is a powerful incentive, and indeed I think that it is. I think you were quoting Brian Mulroney, I'm not sure, but nonetheless I think we all agree with that. The materials that I'm reading certainly say that this is an incentive and you're not getting much of a reduction unless you do that.

We've got some provinces with cap and trade, some with carbon tax, and then some who will have it imposed by the federal government, but with the understanding that any income that will come from that will go back to the jurisdiction from whence it came.

What made you decide on a carbon tax and not cap and trade? What were the discussions behind the scenes on that?

Ms. McKenna: Thank you very much. I love how everyone is understanding putting a price on pollution. That's great.

We hope the provinces will step up and design a system that makes sense for them. If, in the unlikely circumstance — and for at least most of the country it looks like we won't — we have to step up, we felt that having a direct levy on fuels and then having an energy-specific system for high intensity sectors was a system that made the most sense. We were committed to returning the revenues to the provinces.

There are actually three systems. There's a system where you would do a direct price, there's a cap and trade system, and there's the case of Alberta who has adopted a hybrid system. We think that's the system that makes sense. We feel that's a system that provides flexibility, recognizing trade-exposed sectors.

The Chair: I want to ask you something. It's been a while now that some provinces, as you said, where we already have a carbon price — Quebec, Alberta and Ontario — and even in Quebec we do business with some states, like California.

After we installed these taxes, do you think that big markets, such as the one around the Great Lakes, would be interested in intensifying the exchange?

très intéressés à travailler avec nous pour trouver une solution adaptée à la situation que vivent les gens dans le Nord.

La sénatrice Cordy : Vous avez dit tout à l'heure que la tarification du carbone est un incitatif puissant, et je crois que c'est le cas, en effet. Je pense que vous avez cité Brian Mulroney, je ne suis pas certaine, mais quoi qu'il en soit, je crois que nous sommes tous d'accord. Les documents que j'ai lus indiquent tous qu'il s'agit effectivement d'un incitatif, et à moins d'imposer la tarification du carbone, il est impossible de réduire considérablement les émissions.

Certaines provinces ont mis en place un système de plafonnement et d'échange, certaines ont opté pour une taxe sur le carbone, et d'autres se verront imposer le régime conçu par le gouvernement fédéral, mais il est entendu que toutes les recettes tirées de ce régime seront retournées à la province d'origine.

Qu'est-ce qui a fait pencher la balance vers une taxe sur le carbone plutôt qu'un système de plafonnement et d'échange? Quelles discussions en coulisses ont mené à cette décision?

Mme McKenna : Je vous remercie beaucoup. Je suis ravie que tout le monde comprenne bien la tarification de la pollution. C'est fantastique.

Nous espérons que les provinces vont élaborer et mettre en œuvre un régime qui leur convient bien. Compte tenu du fait qu'il est possible, mais peu probable, et il semble que ce ne sera pas le cas à tout le moins pour la moitié du pays, que nous devions imposer un régime, nous étions d'avis qu'une taxe directe sur les carburants et un régime propre aux secteurs à forte intensité d'émissions constituaient la solution la plus logique. Nous nous sommes engagés à retourner les recettes aux provinces.

Il existe en fait trois régimes. Il y a celui qui consiste à prélever une taxe directe, il y a le système de plafonnement et d'échange et il y a le régime hybride qu'a adopté l'Alberta. Nous sommes d'avis que notre régime est la solution la plus logique. Nous estimons qu'il offre de la souplesse et qu'il tient compte des secteurs tributaires du commerce.

La présidente : J'aimerais vous poser une question. Cela fait déjà un certain temps que certaines provinces, comme vous l'avez mentionné, ont mis en œuvre une tarification du carbone, notamment le Québec, l'Alberta et l'Ontario. Le Québec fait des affaires avec certains États américains, comme la Californie.

Une fois que la tarification sera en vigueur, croyez-vous que des marchés importants, comme celui entourant la région des Grands Lacs, seraient intéressés à intensifier les échanges commerciaux?

Ms. McKenna: That's a very good question. The trend around the world is to put a price on pollution. I'm not sure of the actual percentage, but I would say close to half the countries in the world have a price or are looking at a price. It's supported by the Carbon Pricing Leadership Coalition which includes major companies around the world.

It's interesting to look at the context of the U.S. California has the fifth or sixth-largest economy, depending on how you count it, with the market linked with Ontario and Quebec. You're also seeing the eastern seaboard putting on a carbon price and you're seeing momentum grow. We signed an agreement with U.S. states representing 40 per cent of the U.S. economy, and one of the areas we are studying and are committed to working together on is carbon pricing.

When I met with my Mexican counterpart, they are very interested in carbon pricing. It's the same with Chile, and Singapore just signed on. The hope would be that at some point, particularly for cap and trade, that there would be linkages between this system. It rewards efficiency.

We know that you want to see a price on pollution around the world eventually, because that's one of the big, low-cost tools we have to actually reduce emissions but also, very importantly, to innovate. When you have the incentive there, when you have a price on pollution, if you have a solution that pollutes less or eliminates pollution, then it's something that you will see consumers and businesses turning to and we've seen that in Canada.

Senator Wetston: Thank you for coming today. Minister, I want to follow up on broad-based principles of what you're trying to achieve here.

Can you help me with the benefits and the costs associated with the policy that you're implementing? In it there are always, invariably, winners and losers. You may not see it that way, but it's hard not to step back and ask yourself the question: Who are the winners and who are the losers in the price of pollution? Do you have any sense of that?

Ms. McKenna: Thank you. Pricing pollution is seen as the most efficient tool because it's flexible. In fact, it's a conservative concept, small "c" conservative, but also big "c" in the case of Brian Mulroney when it was used with the acid rain treaty to great effect.

Mme McKenna : C'est une très bonne question. La tarification de la pollution est une tendance mondiale. Je ne suis pas certaine du pourcentage exact, mais je dirais que près de la moitié des pays dans le monde ont mis en œuvre la tarification de la pollution ou envisagent de le faire. C'est une solution soutenue par la Coalition pour le leadership en matière de tarification du carbone, qui comprend d'importantes sociétés de partout dans le monde.

Il est intéressant d'examiner la situation aux États-Unis. La Californie représente la cinquième ou la sixième économie en importance, dépendant des chiffres qu'on utilise, et son marché est lié à l'Ontario et au Québec. Il y aussi la côte Est américaine qui adopte la tarification du carbone, et on voit que la tendance s'intensifie. Nous avons conclu une entente avec des États américains qui représentent 40 p. 100 de l'économie américaine, et je peux vous dire que nous examinons avec eux notamment la tarification du carbone et que nous nous sommes engagés à travailler ensemble sur cette question.

Lorsque j'ai rencontré mon homologue mexicain, j'ai appris que le Mexique est très intéressé par la tarification du carbone. Il en va de même pour le Chili, et Singapour vient de mettre en œuvre la tarification. Ce que nous espérons, c'est qu'à un moment donné, particulièrement en ce qui concerne le système de plafonnement et d'échange, il y aura des liens entre les systèmes. Cela favoriserait l'efficience.

Nous savons qu'il faudra que la tarification de la pollution soit en vigueur partout dans le monde, car il s'agit d'une des solutions efficaces et peu coûteuses dont nous disposons pour réduire les émissions, mais aussi, ce qui est très important, pour innover. Lorsque cet incitatif existe, lorsque la tarification de la pollution est en vigueur, et qu'il existe une solution qui permet de réduire ou d'éliminer les émissions polluantes, alors les consommateurs et les entreprises l'adoptent, et c'est ce que nous avons observé au Canada.

Le sénateur Wetston : Je vous remercie pour votre présence aujourd'hui. Madame la ministre, j'aimerais faire un suivi en ce qui concerne des principes généraux qui sous-tendent votre objectif.

Pouvez-vous m'aider à comprendre les avantages et les coûts associés à la politique que vous mettez en œuvre? Il y a toujours, invariablement, des gagnants et des perdants. Vous ne voyez peut-être pas les choses de cette façon, mais il est difficile de ne pas se poser cette question : qui sont les gagnants et qui sont les perdants en ce qui a trait à la tarification de la pollution? Pouvez-vous me le dire?

Mme McKenna : Je vous remercie. La tarification de la pollution est considérée comme la solution la plus efficace parce qu'elle offre de la souplesse. En fait, c'est un concept conservateur, dans le sens courant du terme, mais aussi dans le sens du Parti conservateur lorsqu'il est question de Brian

Because it provides incentives to choose how you're going to reduce what you pay, to pay less, whether you're a business or you're a family, you make the choice and you can decide how you're going to do it.

Of course, the revenues are an important part of that. That's why we've said this is not about revenues for the federal government. Revenues would be returned to the province.

In terms of winners and losers, that's the whole purpose of revenue recycling. If you look at what economists have done or you look at very practical models like British Columbia, you can address concerns.

I am very concerned about the middle class and those aspiring to join it or people in the North. That's why using the revenues in a smart way is really important. You can give rebates back to families so that families are made whole, especially low-income families or middle income families.

The real losers are people who continue, like companies, to pollute and don't see that we're moving to a cleaner future. The good news is that we're sitting down with companies, the major companies that meet the threshold that are the energy-intensive companies and they all understand that this is the way we need to go. In the end, they will actually save money.

This is the opportunity for everyone to be smarter. We know we need to tackle climate change. We know our planet is warming. We want to do this in a sensible way, in an organized way.

I don't like drama. I don't like surprises. I like things that are thoughtful. I like good policy. That's why we've worked really hard and that's why I continue to work very closely with the territorial governments — I mean governments across the country — but also with businesses and also really emphasizing the opportunity to use the revenues in a way where you support families, where you support low-income and middle-income Canadians, where you help people make the choices they want to make.

When I talk to Canadians, they want to make choices to pollute less because they understand that we need to have a sustainable planet for our kids, like I do.

The Chair: Just a parenthetical comment to tell honourable senators that there is a vote but it's only at 6:20 p.m., so we should be okay.

Please follow up.

Mulroney, qui avait eu recours à cette solution dans le cadre du traité sur les pluies acides et qui a très bien fonctionné.

Cette solution incite les entreprises et les familles à choisir comment elles vont réduire la somme qu'elles ont à payer. Elles feront des choix et elles décideront comment elles vont s'y prendre.

Bien sûr, les recettes sont un élément important. C'est pourquoi nous avons affirmé que les revenus n'iront pas au gouvernement fédéral. Ce sont les provinces qui en profiteront.

Pour ce qui est des gagnants et des perdants, c'est la raison d'être du recyclage des recettes. Si on examine ce qu'ont produit les économistes et ce qu'a fait la Colombie-Britannique en pratique, on constate qu'on peut dissiper les inquiétudes.

Je suis très préoccupée par la classe moyenne et ceux qui aspirent à en faire partie et par les régions du Nord. C'est pourquoi l'utilisation des recettes d'une façon judicieuse est très importante. On peut offrir des remboursements aux familles, particulièrement les familles à faible revenu ou à revenu moyen.

Les véritables perdants sont ceux qui continuent, comme certaines entreprises, à polluer et qui ne voient pas que nous poursuivons l'objectif d'un avenir plus propre. La bonne nouvelle, c'est que nous discutons avec des entreprises, de grandes entreprises à forte consommation d'énergie, et elles comprennent toutes que c'est la voie à suivre. Au bout du compte, elles vont réaliser des économies.

C'est l'occasion pour tout le monde d'agir intelligemment. Nous savons que nous devons nous attaquer aux changements climatiques. Nous sommes conscients du réchauffement de la planète. Nous voulons agir de façon sensée et organisée.

Je n'aime pas qu'on dramatise et je n'aime pas les surprises. J'aime agir de façon réfléchie et mettre en place de bonnes politiques. C'est pourquoi nous avons travaillé d'arrache-pied et c'est pourquoi je continue de travailler en très étroite collaboration avec les gouvernements des territoires — en fait, avec les gouvernements de l'ensemble du pays — et avec les entreprises. Je mets l'accent sur l'occasion qui leur est offerte d'utiliser les recettes pour soutenir les familles à faible revenu et à revenu moyen et pour aider les gens à faire les choix qu'ils souhaitent.

Lorsque je m'entretiens avec des Canadiens, je constate qu'ils veulent faire des choix qui contribuent à réduire la pollution, car ils comprennent comme moi que nous devons préserver la planète pour nos enfants.

La présidente : Je veux simplement faire une parenthèse pour dire aux sénateurs qu'il y aura un vote, mais seulement à 18 h 20, alors ça devrait aller.

Veuillez poursuivre.

Senator Wetston: Thank you for that. I guess what I was attempting to get at here was that you really want to change behaviour. There are a number of ways of doing that. The carbon tax is a direct way of attempting to achieve behaviour, but in that context there will be firms and companies that have greater challenges in changing.

On the other hand, if you're going to nudge behaviour through cap and trade, which Senator Cordy was more or less getting at with you, you achieve other goals.

I talked to your officials about this. One way is a direct government intervention, whereas the other way tends to be more of a market response.

I've always felt that a better way to achieve a market response is to nudge that behaviour in markets and you might get a better result than necessarily government forcing its hand on business and saying, "This is the tax you're going to pay." It can work in some situations.

If your overall goal here — which I agree with, by the way — is that we need to change behaviour. We need to put a price on pollution one way or another.

I'd be interested in your thoughts about which way — I mean, you can price carbon in the way that you're suggesting and that's the easier way of doing it, in my opinion. It doesn't necessarily mean the impact is going to be easier to achieve.

Do you have any thoughts about that, minister?

Ms. McKenna: That's actually really interesting. I consider both marked-based approaches and I'll tell you why. I was trying to figure out which one you were saying was market based. You could say cap and trade is clearly market based because you're trading, but I believe market-based means that you have choices to go into the marketplace and change your behaviour, as opposed to a regulatory approach. We have a mix of approaches. We think we've taken a responsible approach. It's not just a price, which you could do. By having a direct price, we let people decide what they want to do.

Also, when you look at economists, a lot of economists are in favour of a direct price. They think that that is a way where it's very clear. and it's also very clear what's happening with the revenues and they believe that you should return them.

What we've done is really to sit down with business and talk to them about, in terms of business, what approach makes the most sense. This is why for the energy intensive trade-exposed they said, "Look, we understand the need to put a price on

Le sénateur Wetston : Je vous remercie. Je crois que j'essayais d'en venir au fait qu'il faut véritablement modifier les comportements. Il existe de nombreuses façons d'y parvenir. La taxe sur le carbone est une façon directe d'essayer de modifier les comportements, mais il y aura des entreprises qui auront davantage de difficulté à changer leurs comportements.

D'un autre côté, si on souhaite favoriser un changement des comportements à l'aide d'un système de plafonnement et d'échange, ce qu'a plus ou moins fait valoir la sénatrice Cordy, on atteint d'autres objectifs.

J'en ai discuté avec vos fonctionnaires. Le gouvernement peut intervenir directement ou bien on peut favoriser une réaction des marchés.

J'ai toujours cru que pour obtenir une réaction des marchés, il valait mieux les inciter à changer leur comportement. On peut ainsi obtenir un meilleur résultat que si le gouvernement force la main des entreprises en leur imposant la taxe qu'elles devront payer. Cela peut fonctionner dans certaines situations.

Si votre objectif global est de modifier les comportements — et je suis d'accord, soit dit en passant —, alors nous devons tarifier la pollution, d'une façon ou d'une autre.

J'aimerais savoir, selon vous, quelle méthode... Je veux dire, on peut tarifier le carbone de la façon que vous proposez, et c'est la méthode la plus simple, d'après moi, mais cela ne signifie pas pour autant que l'objectif sera plus facile à atteindre.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, madame la ministre?

Mme McKenna : Ce que vous dites est très intéressant. À mon sens, les deux approches sont fondées sur le marché, et je vais vous expliquer pourquoi. J'essayais de saisir laquelle des deux approches, selon vous, est fondée sur le marché. On pourrait dire que le système de plafonnement et d'échange est manifestement fondé sur le marché puisqu'il y a échange, mais à mon avis, une approche fondée sur le marché signifie que vous avez le choix de changer votre comportement sur le marché, contrairement à une approche réglementaire. Il y a diverses approches. Nous croyons avoir adopté une méthode responsable. Ce n'est pas seulement une tarification, ce qui serait une possibilité. En instaurant une tarification directe, nous permettons aux gens de décider ce qu'ils veulent faire.

En outre, de nombreux économistes appuient la tarification directe. Ils sont d'avis qu'il s'agit d'une méthode très claire. Ce qui se passe avec les revenus est aussi très clair, et selon eux, il faut les rembourser.

Ce que nous avons fait, c'est que nous avons discuté avec les entreprises pour déterminer quelle approche est la plus logique, du point de vue commercial. C'est pour cette raison que les entreprises qui produisent des émissions élevées et qui sont

pollution," but we believe that this is a system where you look at the intensity and you kind of have best in class. You want people to aspire high and it is an approach they liked.

I'll ask my deputy to say a few words.

Mr. Lucas: Under the system proposed as the federal backstop that you're to consider, for the emission intensive trade-exposed sector, under the output-based performance standards system, there are multiple compliance pathways that in effect create a market opportunity to reduce the cost of compliance.

So if a firm does have emissions above the output-based standard, it could pay the direct price on that or they could buy them from a company that has overperformed, if you will, who would receive credits or acquire offsets which may be in another sector.

It does create that market opportunity to drive innovations and reduce costs.

The Chair: I want to jump in again. One way of reducing emissions is by putting the price, but another important way is to inform and educate the consumer. The consumer needs to know how much is the carbon print of this and this so they can choose.

Maybe I'm dreaming, but I would like to go to the marketplace and take something and say, "Okay, these are the three alternatives and this one will do the least damage to the planet." Is there anything that is coming on that to accompany this practice of carbon pricing?

Ms. McKenna: That's exactly right. As I say, when I meet with Canadians they want to figure out how they can reduce their footprint. They aren't always entirely sure. We do talk about the importance of insulating, using a smart metre and providing incentives. With the low-carbon economy fund, for provinces that have signed on to our climate plan, we're working in partnership with them. We are investing in energy efficiency measures which help, and we have a program that we use that provides energy smart information about how efficient your appliance is. Certainly that's where there are real opportunities.

I don't know if anyone has a smart meter, but with smart meters the amount of data that you can get is great. When you're not at home, why do you need your heater or your air-conditioning on? You can set this up.

exposées au commerce ont déclaré qu'elles comprenaient le besoin de tarifier la pollution, mais nous croyons qu'il s'agit d'un système où il faut tenir compte de l'intensité et trouver le meilleur résultat. Les gens doivent viser haut, et cette approche leur plaisait.

Je vais demander à mon sous-ministre de dire quelques mots.

M. Lucas : En vertu du régime proposé devant servir de filet de sécurité fédéral que vous avez à examiner, pour les entreprises qui produisent des émissions élevées et qui sont exposées au commerce, le système de normes de rendement fondées sur les émissions offre diverses voies qui créent des débouchés permettant de réduire le coût de la conformité.

Ainsi, si les émissions d'une entreprise sont au-delà de la norme fondée sur les émissions, l'entreprise pourrait soit payer la tarification directe, soit acheter des droits d'une société ayant obtenu de très bons résultats qui recevrait des crédits ou des compensations pouvant venir d'un autre secteur.

En réalité, l'approche proposée crée des occasions commerciales de favoriser l'innovation et de réduire les coûts.

La présidente : J'aimerais intervenir à nouveau. La tarification constitue une façon de réduire les émissions, mais une autre façon importante d'y arriver est en informant et en éduquant le consommateur. Le consommateur doit savoir quelle est l'empreinte carbonique de tel ou tel produit afin de pouvoir faire son choix.

Je rêve peut-être, mais j'aimerais pouvoir prendre un produit vendu sur le marché et déclarer : « Voici les trois options; celle-ci fera le moins de tort à la planète. » Présenterez-vous des mesures en ce sens pour accompagner la pratique de la tarification du carbone?

Mme McKenna : Vous avez tout à fait raison. Je le répète, les Canadiens que je rencontre me disent qu'ils veulent trouver des façons de réduire leur empreinte. Ils ne savent pas toujours exactement comment y arriver. Nous parlons de l'importance d'isoler, d'utiliser des compteurs intelligents et de fournir des incitatifs. Avec le Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone, nous travaillons en partenariat avec les provinces qui ont adhéré à notre plan de lutte contre les changements climatiques. Nous investissons dans des mesures d'efficacité énergétique utiles et nous avons recours à un programme qui offre des renseignements sur l'efficacité énergétique des appareils. C'est certainement là que se trouvent les possibilités réelles.

Je ne sais pas si certains d'entre vous ont des compteurs intelligents, mais le montant de données qu'ils fournissent est formidable. Pourquoi faire fonctionner le système de chauffage ou de climatisation lorsque vous n'êtes pas à la maison? Vous pouvez tout régler.

I think there's a real opportunity now with big data, with technology, to do a better job. Then there is also the stuff that you could always do, which is better insulating.

Certainly education is a really key component. The marketplace is bringing a lot of these products on, but also just making sure that we're making this information available.

I guess there is a way of looking at carbon pricing. It is a proxy for the footprint of a product, so if you have a more efficient product you will pay less. If you insulate your home you see your bills will go down, so that's the idea to do it. It may not be the same as putting a label on a product, and we are doing that too, but obviously, definitely, the education piece is really key about the opportunities to save on emissions but also save money.

Senator Marwah: Thank you, minister and deputy minister, for coming today.

The legislation gives considerable flexibility to the provinces in designing their own systems, including the reinvestment, which is very positive because they can cater to the needs of their citizens which is very positive, in my view.

How do you ensure that there is some consistency in the provinces that is aligned with federal priorities. Furthermore, you have the extreme case where, as you know, in Ontario we have one potential leader who has proposed scrapping parts of it all together.

Do you have enough levers, and do you have enough recourse to ensure that progress is being made and that there is some consistency across provinces? I worry about companies that have plants in two provinces whereby, suddenly, they have two jurisdictions to worry about. How do you ensure some modicum of consistency across them?

Ms. McKenna: Thank you very much. I think, as a first principle, we certainly recognize the role of provinces. To be honest, provinces have been leading the way. The four provinces with a price on pollution did that independently of the federal government.

I am hopeful that governments will design a system that works for them, but, in the event that they don't, we've been clear. We have a benchmark that outlines what the expectation is to provide some consistency. There is a lot of flexibility within that benchmark in terms of whether you take a direct price, or a cap and trade system, or a hybrid system, and also how you use the revenues.

D'après moi, aujourd'hui, les mégadonnées et la technologie fournissent une occasion réelle de faire mieux. Ensuite, il y a aussi les mesures que nous avons toujours pu prendre, comme améliorer l'isolation.

L'éducation est certainement un élément essentiel. Le marché commence à offrir de nombreux produits, mais nous devons aussi veiller à ce que l'information soit disponible.

On peut voir la tarification du carbone comme étant un indicateur de l'empreinte d'un produit. Ainsi, si le produit est plus efficace, il coûtera moins cher. Si vous isolez votre maison, vos factures diminueront; c'est la raison de le faire. Ce n'est peut-être pas la même chose que d'apposer une étiquette sur un produit — mesure que nous prenons aussi —, mais évidemment, il faut absolument sensibiliser la population aux possibilités non seulement de réduire les émissions, mais aussi d'économiser.

Le sénateur Marwah : Merci, madame la ministre et monsieur le sous-ministre, d'être ici aujourd'hui.

Le projet de loi permet en grande partie aux provinces de concevoir leurs propres programmes, y compris pour ce qui touche le réinvestissement, ce qui est très positif, car ainsi, elles peuvent répondre aux besoins de leurs citoyens, ce qui est une très bonne chose, selon moi.

Comment ferez-vous en sorte que les programmes mis en place par les provinces correspondent aux priorités fédérales? En outre, il y a le cas extrême où, comme vous le savez, en Ontario, un dirigeant potentiel a proposé d'éliminer complètement des parties du système.

Avez-vous suffisamment de leviers et de recours pour faire en sorte que des progrès soient accomplis et qu'il y ait une certaine uniformité entre les provinces? Je me préoccupe des entreprises qui ont des installations dans deux provinces et qui devront soudain répondre à deux autorités. Comment faire en sorte qu'il y ait un minimum d'uniformité entre les provinces?

Mme McKenna : Merci beaucoup. Je pense que le premier principe, c'est que nous reconnaissons certainement le rôle des provinces. Franchement, ce sont elles qui ont ouvert la voie. Les quatre provinces qui ont tarifié la pollution ont agi indépendamment du gouvernement fédéral.

J'ai bon espoir que les gouvernements concevront des programmes qui leur conviendront, mais s'ils ne le font pas, nous avons été clairs. Nous avons établi des critères qui montrent quelles sont les attentes afin d'assurer une certaine conformité. Les critères offrent beaucoup de souplesse quant au choix d'une tarification directe, d'un système de plafonnement et d'échange ou d'un régime hybride, ainsi que relativement à l'utilisation des revenus.

We are waiting to hear from the provinces. They have until September to tell us what they are doing and what their system will be. Then we'll be evaluating them to ensure consistency. As I say, the goal is not for the federal government to use the backstop. It's for provinces to step up and do something that is smart and design a system that makes sense for them and use the revenues as they see fit.

Senator Marwah: If you're not happy with what they are doing, then what?

Ms. McKenna: Then we have the backstop. That is really what we're talking about, our backstop. That's why we are putting so much time into the backstop. There may be provinces that choose to use a backstop, or we may be in a situation where the federal government applies a backstop. As I say, that's not my preferred option, but we think that we are in a good position to do that.

There are systems in place. You take the context of Ontario. There are revenues associated with that system that are coming into the provinces, but also there are credits that have been sold. So there would be implications, financially, should a government decide to step back from that system.

[*Translation*]

Senator Massicotte: I have a technical question. As far as Quebec's and Ontario's cap and trade systems are concerned, numerous experts maintain that, instead of trying to reduce emissions, it would be simpler and more effective for companies to just buy credits from California. If that's true, that represents opportunity for Canada outside the country, without impacting the amount of CO_2 those companies emit. Given your analysis, is that something that would be possible? If so, how do we deal with that challenge?

Ms. McKenna: With a cap and trade system, the cap goes down. Credits become more expensive to buy. My deputy minister, Mr. Lucas, can speak to that in greater detail.

Mr. Lucas: Under the Western Climate Initiative cap and trade system, the rules are a bit more stringent, or effective, if you will, when it comes to lowering the cap — as the minister mentioned — and increasing the minimum price over time. It's the combination, then, of the cap and minimum price driving the market.

Senator Massicotte: Does the possibility I talked about fit into your plans? Will those companies use it? Does that factor into your projections?

Nous attendons la réponse des provinces. Elles ont jusqu'à septembre pour nous dire ce qu'elles vont faire et quel sera leur système. Nous les évaluerons ensuite pour assurer l'uniformité. Je le répète, l'objectif n'est pas que le gouvernement fédéral se serve du filet de sécurité; c'est que les provinces agissent, qu'elles prennent des mesures intelligentes, qu'elles conçoivent un système adapté à leur situation et qu'elles utilisent les revenus comme bon leur semble.

Le sénateur Marwah : Qu'arrivera-t-il si vous n'êtes pas satisfaits des mesures qu'elles prennent?

Mme McKenna : Dans ce cas, nous avons le filet de sécurité. C'est vraiment de cela qu'il est question. C'est pour cette raison que nous investissons autant de temps dans le filet de sécurité. Certaines provinces choisiront peut-être d'utiliser un filet de sécurité, ou le gouvernement fédéral se trouvera peut-être dans une situation où il devra se servir d'un filet de sécurité. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas mon premier choix, mais nous croyons être bien placés pour le faire.

Des systèmes ont été mis en place. Prenez l'exemple de l'Ontario. Les provinces touchent des revenus liés à ce système, et des crédits ont aussi été vendus. Il y aurait donc des répercussions financières si un gouvernement décidait de reculer.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : J'ai une question technique. En ce qui concerne le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission qu'il y a au Québec et en Ontario, il y a beaucoup d'experts qui affirment qu'au lieu de faire des efforts pour réduire les émissions, il serait plus efficace et plus simple pour les compagnies d'acheter simplement des crédits de la Californie. Si c'est le cas, pour le Canada cela représente des déboursés à l'extérieur du pays sans toucher le volume de CO_2 émis par ces entreprises. D'après votre analyse, est-ce quelque chose de possible? Si oui, que faisons-nous avec ce défi?

Mme McKenna : Avec un système de plafonnement et d'échange de droits d'émission, le seuil doit baisser. Il en coûtera plus cher pour acheter des crédits. M. Lucas, mon sous-ministre, peut vous en donner plus de détails.

M. Lucas : Dans le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de la Western Climate Initiative, il y a des règles un peu plus efficaces et rigoureuses qui prévoient la diminution du plafonnement — comme la ministre l'a dit — et un prix de base qui augmente avec le temps. Donc, c'est la combinaison du plafonnement et d'un prix minimum qui pousse le marché.

Le sénateur Massicotte : L'hypothèse que j'ai proposée, est-ce que c'est quelque chose que vous prévoyez? Est-ce que ces compagnies vont s'en servir? Est-ce votre projection?

Mr. Lucas: Our modelling took into account the cap reduction in Ontario and Quebec set out in the legislation.

Senator Massicotte: My second question is this. The bill excludes major sectors like agriculture. Is that temporary, meaning that you will eventually introduce a program where farmers are incentivized to reduce their CO_2 emissions? Or did you include the exception even though they are already covered under the cap and trade system?

Mr. Lucas: Under our system, carbon pricing applies to a wide range of emissions. Clearly, like British Columbia, in our legislation, we chose to exclude the gas farms in the agricultural sector use, as well as emissions that are hard to measure, such as livestock and methane emissions. We have another regulatory framework for methane emissions and other measures related to the forestry sector as far as carbon storage is concerned. It is therefore tailored to the types of emissions that are measurable.

Senator Massicotte: I wish you well with your plan. It's very important for the future of our country and the world as a whole.

Ms. McKenna: We are fortunate to have excellent people helping us a lot.

The Chair: Thank you.

That concludes our meeting, since it is now time to go and vote.

[*English*]

I'm sorry; we have to stop there. Thank you very much for coming.

Committee members, can we just talk for two minutes? We need to give instructions.

Thank you so much.

Ms. McKenna: Thank you very much for inviting me. It's great to be here and I appreciate your interest.

(The committee continued in camera.)

M. Lucas : Dans notre modélisation, nous avons examiné la diminution du plafond en Ontario et au Québec qui existe dans la législation.

Le sénateur Massicotte : Ma deuxième question est la suivante. Le projet de loi exclut des secteurs importants, comme l'agriculture et d'autres secteurs en particulier. Est-ce une exclusion temporaire et que, éventuellement, vous allez revenir avec un autre programme incitant les agriculteurs à être plus exigeants en ce qui a trait au CO_2 ou prévoit-on une exception malgré le fait qu'ils soient déjà inclus avec le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission?

M. Lucas : Notre système consiste en une vaste gamme d'émissions couvertes par la tarification du carbone. Évidemment, nous avons décidé dans notre projet de loi, comme la Colombie-Britannique, d'exclure l'essence utilisée par les fermes dans le secteur de l'agriculture, mais aussi les émissions difficiles à quantifier, comme les émissions des animaux et aussi des émissions dans le méthane. Nous avons un autre cadre réglementaire pour les émissions de méthane et les autres mesures liées au secteur forestier en ce qui a trait au stockage de carbone. Donc, c'est personnalisé en fonction des émissions qui peuvent être mesurées.

Le sénateur Massicotte : Je vous souhaite bonne chance avec votre programme. C'est très important pour notre pays et le monde entier.

Mme McKenna : Nous sommes chanceux, nous avons de très bons fonctionnaires qui nous aident beaucoup.

La présidente : Je vous remercie.

Cela va conclure notre rencontre, puisque nous devons aller voter.

[*Traduction*]

Je suis désolée, mais nous devons nous arrêter là. Merci beaucoup d'être venus.

Mesdames et messieurs les membres du comité, pouvons-nous discuter très brièvement? Nous avons des instructions à donner.

Merci beaucoup.

Mme McKenna : Merci beaucoup de m'avoir invitée. Je suis ravie d'être ici et je vous remercie de vous intéresser au dossier.

(La séance se poursuit à huis clos.)

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 24, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8 a.m. to study the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good morning and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

My name is Michael MacDonald, deputy chair of this committee, and I represent the province of Nova Scotia in the Senate.

I will now ask senators around the table to introduce themselves.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

[*English*]

Senator Neufeld: Richard Neufeld, British Columbia.

Senator Mockler: Percy Mockler, New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Seidman: Judith Seidman, from Quebec.

[*English*]

Senator Richards: David Richards, New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Renée Dupuis from Quebec.

[*English*]

The Deputy Chair: Today we are continuing our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018, and other measures. Part 5 of the bill deals with the proposed greenhouse gas pollution pricing act.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 24 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 heures, pour étudier la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour, et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Je m'appelle Michael MacDonald, vice-président du comité, et je représente la province de la Nouvelle-Écosse au Sénat.

Je vais maintenant demander aux sénateurs à la table de se présenter.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Mockler : Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick.

[*Français*]

La sénatrice Seidman : Judith Seidman, du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Richards : David Richards, du Nouveau-Brunswick.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Renée Dupuis, du Québec.

[*Traduction*]

Le vice-président : Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. La partie 5 du projet de loi porte sur la

For our first panel, we will hear from two organizations. We welcome from Nature Canada, Stephen Hazell, Director of Conservation and General Counsel, and by video conference from Montreal, Sidney Ribaux, Co-founder and General Manager of Équiterre.

Thank you for joining us. I invite you each to proceed with your opening statements, after which we will go to a question and answer session.

Mr. Ribaux, the floor is yours.

[*Translation*]

Sidney Ribaux, Co-founder and General Manager of Équiterre: Mr. Chair, Honourable Senators, I'd like to thank you for having invited Équiterre today to contribute to your study of Bill C-74, and more particularly to Part 5.

Équiterre is a not-for-profit organization with 22,000 members and 110,000 supporters. We have offices in Quebec City, Montreal and in Ottawa. We have been involved in environmental protection, and more particularly in climate issues, for 25 years.

To tackle smoking in Canada, our government increased the price of tobacco. To tackle the acid rain that was destroying our forests, President George Bush put a price on sulfur dioxide using a cap and trade system. If we want to reduce greenhouse gases, we have to put a price on carbon.

Putting a price on carbon is also one of Canada's international commitments that were made in Paris, and it is essential policy in achieving our greenhouse gas reduction target for 2030. It's a simple, inexpensive approach that has proven effective on many occasions.

According to a recent report from Environment and Climate Change Canada on the estimated impacts of carbon pricing, it could reduce greenhouse gases by 80 to 90 million tonnes by 2022. Moreover, the report believes that the impact on Canada's GDP growth would be minimal, since we still expect to fall 64 megatonnes short of our greenhouse gas reduction target for 2030. We need to see the expected results for carbon pricing.

According to the World Bank, more than 67 countries, including China and several of Canada's other trading partners, have already set a price on carbon. It is high time for Canada to join this list of countries.

Dans un premier temps, nous allons entendre le témoignage de deux organisations. Nous souhaitons la bienvenue à Stephen Hazell, directeur de la conservation et avocat général de Nature Canada, de même qu'à Sidney Ribaux, cofondateur et directeur général d'Équiterre, qui témoignera par vidéoconférence à partir de Montréal.

Merci d'être avec nous. J'invite chacun d'entre vous à prononcer sa déclaration liminaire, après quoi nous procéderons à une série de questions et de réponses.

Monsieur Ribaux, la parole est à vous.

[*Français*]

Sidney Ribaux, cofondateur et directeur général, Équiterre : Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie d'avoir invité Équiterre aujourd'hui à contribuer à votre étude du projet de loi C-74, et plus particulièrement à la partie 5.

Équiterre est un organisme à but non lucratif qui compte 22 000 membres et 110 000 sympathisants. On a des bureaux à Québec, à Montréal et à Ottawa. On intervient dans le cadre de questions liées à la protection de l'environnement et, plus particulièrement, au climat depuis 25 ans.

Pour s'attaquer au tabagisme au Canada, on a augmenté le prix du tabac. Pour s'attaquer aux pluies acides qui détruisaient les forêts, le président Georges Bush a mis un prix sur le dioxyde de soufre au moyen d'un système de plafonnement et d'échange, et si on veut diminuer les gaz à effet de serre, il faudra mettre un prix sur le carbone.

Mettre un prix sur le carbone est aussi un engagement international pris par le Canada à Paris et une politique essentielle à l'atteinte de notre cible de réduction des gaz à effet de serre à l'horizon 2030. C'est une approche simple, peu coûteuse qui a démontré son efficacité à de nombreuses reprises.

D'ailleurs, le récent rapport d'Environnement et Changement climatique Canada sur les résultats escomptés de la tarification du carbone estime que celle-ci pourrait réduire les gaz à effet de serre de 80 à 90 millions de tonnes d'ici 2022. De plus, ce rapport estime que l'impact sur la croissance du PIB au Canada sera négligeable, étant donné que nous prévoyons toujours un écart de 64 mégatonnes de GES envers l'atteinte de notre cible de 2030. Nous avons besoin des résultats escomptés par le prix sur le carbone.

Selon la Banque mondiale, il y a maintenant plus de 67 juridictions, incluant la Chine et plusieurs autres partenaires commerciaux du Canada, qui ont déjà imposé un prix sur le carbone. Il est grand temps que le Canada rejoigne ces économies.

Some are concerned that Canadian industry would suffer a competitive disadvantage, but the federal system sets out specific measures to mitigate risks for industries exposed to this type of competition.

The new clean innovation fund or the low-carbon economy challenge, for example, will stimulate a reduction in greenhouse gas emissions in a number of economic sectors. This will ensure the competitiveness of our industries in this new economy.

I'd like to tell you a little story. A few years ago, the concrete industry in Quebec maintained that if we set up a carbon exchange, all cement companies would move to Ontario. Well, this was not the case. Five years later, the sector is doing very well. What's more, the first major industrial project to see the light in Quebec since carbon prices were established was in fact a cement plant.

There is now a political consensus in Quebec for a carbon cap-and-trade system and no major party is opposed to it. It is here to stay. The cap-and-trade system in Quebec covers almost 85 per cent of the province's emissions and as of January 1, it has been extended to link the Quebec and California markets with that of Ontario.

To date, the carbon market has generated more than $2 billion in revenues, which will be fully channelled into the Green Fund. This fund is intended to finance investment in the economy of tomorrow. For example, the fund supported Lion, a small Quebec company which makes fully electric school buses, and more recently began exporting them to California. One day, all school buses in the world will be electric, and Quebec will have carved out a lucrative part of this market thanks to the Green Fund.

It is important to note, however, that putting a price on carbon pollution, although essential, is not sufficient in itself to reach our greenhouse gas reduction target. As a result, provincial and territorial governments as well as the federal government must implement complementary policies. Here is one example: regulating greenhouse gases from passenger vehicles. Without such regulation, manufacturers will continue to spend billions of dollars in advertising to sell us large vehicles, and above all light trucks, making consumers prisoners of fluctuating gas prices, as we have seen in the past few weeks. It is therefore essential to regulate the energy efficiency of cars and light trucks, for example.

The debate on carbon pricing is nothing new. When the Kyoto Protocol was adopted in 1997, carbon pricing had already become the main principle advocated by signatory countries including Canada. Before implementing a carbon exchange,

Certains s'inquiètent du potentiel désavantage compétitif pour l'industrie canadienne, mais le système fédéral prévoit des mesures spécifiques pour mitiger les risques des industries exposées à ce type de concurrence.

Les nouveaux fonds consacrés à l'innovation propre et le défi de favoriser une économie sobre en carbone, notamment, stimuleront la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans plusieurs secteurs économiques, assurant ainsi la compétitivité de nos industries dans la nouvelle économie.

D'ailleurs, je vous raconte une petite anecdote. Il y a quelques années, l'industrie du béton au Québec prétendait que si on instaurait une bourse du carbone, toutes les cimenteries déménageraient en Ontario. Eh bien, ça n'a pas été le cas. Cinq ans plus tard, cette industrie se porte très bien. Qui plus est, le premier projet industriel majeur au Québec à voir le jour à la suite de la mise en place du prix carbone était justement une cimenterie.

Aujourd'hui, il y a un consensus politique au Québec sur la bourse sur le carbone, et aucun parti majeur ne s'y oppose. Elle est donc là pour de bon. Le système de plafonnement et d'échange du Québec couvre près de 85 p. 100 des émissions de la province et s'est de nouveau élargi avec la liaison des marchés du Québec et de la Californie avec celui de l'Ontario le 1er janvier dernier.

À ce jour, le marché du carbone a généré des revenus de plus de 2 milliards de dollars, lesquels sont entièrement consacrés au Fonds vert. Ce fonds finance des investissements dans l'économie de demain. À titre d'exemple, le fonds soutient la PME québécoise Lion qui fabrique des autobus scolaires entièrement électriques et, plus récemment, leur exportation en Californie. Un jour, tous les autobus scolaires du monde seront électriques, et le Québec se sera taillé une part de ce marché lucratif grâce au Fonds vert.

Notons toutefois que le fait d'imposer un prix sur la pollution du carbone, quoiqu'essentiel, est à lui seul insuffisant pour atteindre notre cible de réduction des gaz à effet de serre. De ce fait, les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral doivent mettre en place des politiques complémentaires. Je vous donne un seul exemple : la réglementation des gaz à effet de serre des véhicules passagers. Sans elle, les manufacturiers vont continuer à dépenser des milliards de dollars en publicité pour nous vendre de grosses voitures et, surtout, des camions légers rendant les consommateurs prisonniers de la fluctuation des prix de l'essence, comme nous l'avons vu d'ailleurs au cours des dernières semaines. Il est donc essentiel de réglementer l'efficacité énergétique des voitures et des camions légers, par exemple.

Le débat sur le prix du carbone ne date pas d'hier. Lors de l'adoption du protocole de Kyoto en 1997, déjà, un prix sur le carbone était la principale mesure préconisée par les pays signataires, y compris le Canada. Le Québec, avant de mettre en

Quebec adopted a carbon pricing system in 2006; British Columbia did so in 2008. In the same year, the federal Conservative Party of the time adopted a climate change plan entitled "Turning the Corner," which proposed setting a national price on carbon.

The bill before you today is therefore the fruit of some decades of debate and concrete experiments in other countries, but also in the country's four most densely populated provinces. In addition, the multiple consultations and technical reports from the federal government have led to a firm commitment; this bill has therefore been expected for quite some time.

Let's also remember that all revenue from the federal system will be returned to the jurisdiction where the federal carbon price will eventually be applied. According to Équiterre, we cannot fight climate change without sending a clear signal to the Canadian economy through carbon pricing. We believe that it is impossible to develop a credible plan to fight climate change without imposing a price on carbon. Without the expected greenhouse gas emission reductions through this pricing, it will be necessary to have regulations that are much more strict and more costly in order to reach our target.

I also want to emphasize that Canada's target for 2030 was set by the previous government. It is therefore a minimum political consensus. Although the target is not ambitious enough, we believe that it needs to be reached. Therefore, it goes without saying that Équiterre supports the bill, which seeks to implement carbon pricing.

I would like to thank you.

[*English*]

The Deputy Chair: Mr. Hazell, the floor is yours.

Stephen Hazell, Director of Conservation and General Counsel, Nature Canada: I am the Director of Conservation and General Counsel at Nature Canada, Canada's voice for nature.

I also chair the Green Budget Coalition, which represents 20 of Canada's leading conservation and environmental groups and over 600,000 Canadians in providing recommendations to the government and Parliament to green the federal budget every year. We produce a document every year focused on producing a green federal budget.

I very much appreciate the opportunity today to speak to you about the proposed greenhouse gas pollution pricing act.

place une bourse sur le carbone, avait adopté un prix sur le carbone en 2006; la Colombie-Britannique l'a fait en 2008. Dans la même année, le Parti conservateur fédéral de l'époque proposait de mettre un prix sur le carbone à l'échelle nationale dans son plan intitulé «Prendre le virage ».

Le projet de loi devant vous aujourd'hui est donc le fruit de quelques décennies de débats et d'expérimentations concrètes dans d'autres pays, mais aussi dans les quatre provinces les plus populeuses du pays. Qui plus est, les multiples consultations et rapports techniques du gouvernement fédéral ont permis un engagement exhaustif; ce projet de loi est donc attendu depuis longtemps.

Rappelons aussi que tous les revenus du système fédéral seront retournés dans la juridiction où le prix sur le carbone fédéral devra éventuellement être appliqué. Selon Équiterre, nous ne pouvons lutter contre les changements climatiques sans lancer un signal clair au sein de l'économie canadienne par la tarification du carbone. À notre avis, il est impossible d'élaborer un plan de lutte aux changements climatiques crédible sans imposer un prix sur le carbone. Sans les réductions de GES escomptées par cette tarification, il faudra des règlements beaucoup plus stricts et beaucoup plus coûteux afin d'atteindre notre cible.

Je vous signale d'ailleurs que la cible actuelle du Canada sur l'horizon 2030 est la même que celle du précédent gouvernement. Il s'agit donc d'un consensus politique minimum. Même si elle n'est pas assez ambitieuse, à notre avis, toujours est-il qu'il faut l'atteindre. Il va donc sans dire qu'Équiterre appuie le projet de loi visant la mise en œuvre de la tarification sur le carbone.

Je vous remercie.

[*Traduction*]

Le vice-président : Monsieur Hazell, c'est à vous.

Stephen Hazell, directeur de la conservation et avocat général, Nature Canada : Je suis directeur de la conservation et avocat général à Nature Canada, la voix de la nature au pays.

Je préside également la Coalition du budget vert, qui représente 20 des principaux groupes environnementaux et de conservation du Canada et plus de 600 000 Canadiens qui recommandent au gouvernement et au Parlement d'écologiser le budget fédéral chaque année. Nous publions annuellement un document sur la production d'un budget fédéral vert.

Je suis très reconnaissant d'avoir l'occasion aujourd'hui de vous parler de la loi proposée sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

First, I congratulate the government on its budgets upon coming to office. Budgets 2016 and 2017 and the pan-Canadian framework represent historic investments in green infrastructure and a low-carbon economy.

Budget 2018 represents an historic federal investment in nature conservation. Nature Canada is truly excited about the promise of spending this $1.3 billion prudently over five years to reverse the decline in biodiversity in Canada by establishing and managing protected areas and recovering species at risk.

Nature Canada wishes to express our unreserved thanks to the Government of Canada for this budget investment, and the 116 members of Parliament and senators that supported the Green Budget Coalition recommendation for this investment in nature conservation.

Nature Canada supports the greenhouse gas pollution pricing act. A nationwide carbon pricing scheme is long overdue. Climate change is probably the biggest global threat to nature and biodiversity, and carbon pricing clearly has been demonstrated to be the most economically efficient way to reduce greenhouse gas emissions.

Nearly 30 years ago, the Greenprint for Canada coalition of environmental and Indigenous organizations first proposed a federal carbon tax to Prime Minister Mulroney. His government's $3 billion 1990 Green Plan was a very important environmental initiative, but it didn't include a carbon pricing scheme as we recommended.

Some 25 years ago, Canada signed the United Nations Framework Convention on Climate Change, our first international commitment to reduce greenhouse gas pollution. We've barely begun to deliver on that promise.

Then 14 years ago, Prime Minister Martin first announced plans to put a price on greenhouse gas pollution by creating a market for emissions reductions in all sectors of the economy. It never happened.

Just 10 years ago, Environment Minister John Baird called carbon trading a "key part" of the government's "Turning the Corner" plan to reduce greenhouse gas pollution. The corner still hasn't been turned.

Later in 2008, the government promised to develop and implement a cap-and-trade system to reduce greenhouse gas emissions and air pollution. It never happened.

Tout d'abord, je félicite le gouvernement pour ses budgets lorsqu'il est arrivé au pouvoir. Les budgets de 2016 et 2017 ainsi que le cadre pancanadien représentent des investissements sans précédent dans les infrastructures vertes et l'économie à faible émission de carbone.

Le budget de 2018 prévoit un investissement fédéral jamais vu dans la conservation de la nature. Nature Canada est absolument enthousiasmée par la promesse de dépenser prudemment 1,3 milliard de dollars sur cinq ans pour freiner le déclin de la biodiversité au Canada en créant et gérant des aires protégées, puis en rétablissant des espèces en péril.

Nature Canada souhaite remercier sans réserve le gouvernement du Canada pour cet investissement budgétaire, de même que les 116 députés et sénateurs qui ont appuyé la recommandation de la Coalition du budget vert pour cet investissement dans la conservation de la nature.

Nature Canada appuie la loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre. Un système national de tarification du carbone est attendu depuis longtemps. Les changements climatiques sont probablement la plus grande menace mondiale qui pèse sur la nature et la biodiversité, et il a été démontré que la tarification du carbone est le moyen le plus rentable de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il y a près de 30 ans, la coalition d'organisations environnementales et autochtones Créer un Canada vert a d'abord proposé une taxe fédérale sur le carbone au premier ministre Mulroney. Le Plan vert de 1990, à hauteur de 3 milliards de dollars, était une initiative environnementale très importante de son gouvernement, mais il ne comprenait pas le système de tarification du carbone que nous avions recommandé.

Il y a 25 ans, le Canada a signé la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, notre premier engagement international à réduire la pollution par les gaz à effet de serre. Nous commençons à peine à tenir cette promesse.

Puis, il y a 14 ans, le premier ministre Martin avait été le premier à annoncer son intention de fixer un prix sur la pollution par les gaz à effet de serre en créant un marché de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie. Ce n'est jamais arrivé.

Il y a 10 ans seulement, le ministre de l'Environnement, John Baird, avait dit que les échanges de carbone étaient un « élément clé » du plan « Prendre le virage » du gouvernement, visant à réduire la pollution causée par les gaz à effet de serre. Or, ce virage n'a toujours pas été pris.

Plus tard en 2008, le gouvernement a promis de créer et de mettre en place un système de plafonnement et d'échange pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. Ce n'est jamais arrivé.

Finally, in 2015, the current government made a clear commitment to put a price on greenhouse gas pollution. That commitment is manifested in the proposed greenhouse gas pollution pricing act.

Over these three decades of inaction, the terrible realities of climate change for Canada and the world are now clear.

The city of Calgary has had two 100-year floods in eight years, the most recent of which in 2013 resulted in $6 billion in financial losses and property damage.

In 2016, two years ago this May, almost 90,000 people were evacuated from wildfires around Fort McMurray. Thousands of homes were reduced to ash. According to the Insurance Bureau of Canada, the Fort McMurray wildfire is the costliest insured natural disaster in Canadian history, with an estimated $3.77 billion in claims filed by mid-November 2016.

In spring 2017, the military was called in to deal with flooding in Montreal, Gatineau and Ottawa. That flooding caused more than $220 million in insurable damage in Ottawa alone.

Last summer, B.C. recorded the worst fire season in the history of the province. More than 1,300 fires burned more than 1.2 million hectares, displacing 65,000 people from their homes and costing B.C. over $500 million. The wildfire season included a 10-week state of emergency, the longest ever in B.C.

This spring, all we have to do is look east or west to the tragic flooding in New Brunswick and B.C. As Premier Brian Gallant put it:

> We are seeing weather events like we have never seen before. This is most likely going to end up being the largest, most impactful flood that we have ever recorded here in New Brunswick.

We can't say that any of these events are directly tied to climate change, but we know the risks of these events grow higher as greenhouse gas emissions increase in the atmosphere.

What is the bottom line? The costs of inaction on climate change now far exceed the costs of action, according to the Insurance Bureau of Canada.

To return to the greenhouse gas pollution pricing act, let me say that carbon pricing is only one tool. We will need to use all of the tools in the toolbox if we are to achieve the GHG emissions reductions that we need to reach our targets.

Enfin, en 2015, le gouvernement actuel s'est clairement engagé à fixer un prix sur la pollution par les gaz à effet de serre. Cet engagement se reflète dans la loi proposée sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

Après trois décennies d'inaction, les terribles réalités des changements climatiques sont maintenant claires pour le Canada et le monde entier.

En 8 ans, la ville de Calgary a connu deux crues à récurrence de 100 ans, dont la plus récente en 2013 a entraîné des pertes financières et des dommages matériels de 6 milliards de dollars.

En 2016, soit il y a deux ans en mai, près de 90 000 personnes ont été évacuées en raison d'un feu de forêt dans les environs de Fort McMurray. Des milliers de maisons ont été réduites en cendres. Selon le Bureau d'assurance du Canada, le feu de forêt de Fort McMurray est la catastrophe naturelle la plus coûteuse sur le plan des assurances de toute l'histoire du Canada, avec des demandes d'indemnisation estimées à 3,77 milliards de dollars à la mi-novembre 2016.

Au printemps 2017, l'armée a été appelée en renfort lors d'inondations à Montréal, à Gatineau et à Ottawa. Cette crue a causé plus de 220 millions de dollars de dommages indemnisables à Ottawa seulement.

L'été dernier, la Colombie-Britannique a connu la pire saison d'incendies de son histoire. Plus de 1 300 feux ont brûlé plus de 1,2 million d'hectares, ce qui a chassé 65 000 personnes de leur foyer et coûté plus de 500 millions de dollars à la province. La saison des feux de forêt a entraîné un état d'urgence pendant 10 semaines, le plus long en Colombie-Britannique.

Ce printemps, il suffit de se tourner vers l'est ou vers l'ouest pour voir les inondations tragiques qui ont frappé le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique. Comme le premier ministre Brian Gallant l'a dit :

> Nous assistons à des phénomènes météorologiques que nous n'avions jamais vus auparavant. Il est fort probable que ce sera l'inondation la plus grande et la plus marquante jamais enregistrée au Nouveau-Brunswick.

Nous ne pouvons pas affirmer que ces phénomènes sont directement liés aux changements climatiques, mais nous savons que les risques qu'ils surviennent s'accroissent à mesure que les émissions de gaz à effet de serre augmentent dans l'atmosphère.

Quel est l'essentiel? Selon le Bureau d'assurance du Canada, les coûts de l'inaction en matière de changements climatiques dépassent désormais de loin les coûts d'une intervention.

Pour revenir à la loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre, permettez-moi de dire que la tarification du carbone n'est qu'un outil. Nous devrons utiliser l'ensemble de la boîte à outils afin de réduire suffisamment les émissions de GES de façon à atteindre nos objectifs.

This legislation will no doubt be imperfect and will need to be adjusted as different carbon pricing approaches are tested by different provinces. The key, and I guess my main message, is to make a start now and to stop fiddling while our communities burn and drown.

Nature Canada urges the Senate to complete its review and enact this bill in an expeditious manner.

Thank you very much.

The Deputy Chair: We'll now go to questions from our senators.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Thank you to both our witnesses for being here with us today.

I very much agree with the idea of putting a tax on carbon. All economists are in agreement. First, I'd like to go over some technical points.

As you know, the bill seeks to compensate or to protect our large emitters that face unfair American competition where carbon is not taxed. About 63 or 83 Canadian emitters will be exempt from the act. They will be part of a separate category. In this case, a price on carbon will only be put on a portion of their emissions. Up until now, we have been talking about 30 per cent. In other words, they will benefit from a 70 per cent credit similar to what is done in provinces that have a cap-and-trade system.

Do you believe that the proposed structure with the 30 per cent portion is fair and equitable in order to achieve our economic objectives and to protect our Canadian industries from unfair competition? Is it well crafted? Have we correctly targeted the number of emitters? Will we reach our objectives? How does this compare to provinces such as Quebec where there is a cap-and-trade system that offers a similar structure when it comes to credits, but in a different format? When it comes to the bill itself, Mr. Hazell, what is your opinion?

[*English*]

Mr. Hazell: Thank you very much for that question. It's a good one because, as the senator alluded to, this bill does in fact have two separate schemes. There is the scheme which sets a $10 per tonne price on carbon, on fuels that are burned. There is a separate scheme for large emitters that produce 50,000 tonnes or more of greenhouse gas emissions per year in a number of named industrial sectors, including oil and gas, et cetera. That scheme only applies when the amount of the emissions are above the industry average.

Cette législation sera sans doute imparfaite et devra être ajustée à mesure que les différentes formes de tarification du carbone seront mises à l'essai dans diverses provinces. L'essentiel, et je suppose que c'est mon principal message, est de commencer maintenant et d'arrêter de se perdre en futilités pendant que nos collectivités brûlent et sont inondées.

Nature Canada demande instamment au Sénat à terminer son examen et d'adopter ce projet de loi rapidement.

Merci beaucoup.

Le vice-président : Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Merci à nos deux témoins de leur présence parmi nous.

Je suis très favorable à l'idée d'imposer une taxe sur le carbone. Tous les économistes sont d'accord sur ce point. J'aimerais surtout aborder certains points d'ordre technique.

Comme vous le savez, le projet de loi vise à compenser ou à protéger nos grands émetteurs qui sont confrontés à une concurrence américaine déloyale où le carbone n'est pas taxé. Environ 63 ou 83 émetteurs canadiens seront exemptés de la loi. Ils feront partie d'une catégorie à part. Dans ce cas, le prix sur le carbone sera imposé seulement sur une portion de leurs émissions. Jusqu'à présent, on parle de 30 p. 100. En d'autres mots, ils bénéficieront d'un crédit sur 70 p. 100, un peu comme on le fait dans les provinces qui ont un système de plafonnement et d'échange.

Croyez-vous que la structure proposée, avec le crédit de 30 p. 100, est juste et équitable pour respecter nos objectifs économiques et protéger notre industrie canadienne contre une concurrence injuste? Est-ce bien formulé? Est-ce qu'on a bien ciblé le nombre d'émetteurs? Allons-nous atteindre nos objectifs? Comment cela se compare-t-il aux provinces comme le Québec, qui ont un système de plafonnement et d'échanges qui offre une structure semblable, au moyen de crédits, mais dans un autre format? Quelle est votre opinion à ce sujet, monsieur Hazell, quant au projet de loi comme tel?

[*Traduction*]

M. Hazell : Je vous remercie infiniment de votre question. Elle est bonne parce que, comme le sénateur l'a mentionné, ce projet de loi comporte en fait deux régimes distincts. Il y a le régime qui fixe le prix du carbone à 10 $ la tonne pour les carburants qui sont brûlés. Un autre régime est prévu pour les grands émetteurs qui produisent 50 000 tonnes ou plus d'émissions de gaz à effet de serre par année dans un certain nombre de secteurs industriels désignés, y compris le pétrole et le gaz. Ce régime ne s'applique que lorsque la quantité d'émissions est supérieure à la moyenne de l'industrie.

I can't speculate as to why the government has gone with this particular approach, but it's fair to say that it can only help in terms of Canada's competitiveness. Maybe that was the reason why they outlined this approach as they did.

It may need to be revisited over the years, but, as I said, the key is to get started with a carbon pricing scheme and then see how it works. No doubt we will have to make adjustments. That has been the experience in the European Union and elsewhere.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Mr. Ribaux?

Mr. Ribaux: I would like to make two or three comments in order to answer your question.

Indeed, the Quebec system offers credits for certain large emitters that face international competition. The system in Quebec has been in place for five years, and the large emitters have not left the province. The system seems to have worked. From an environmental standpoint, it is not perfect. In an ideal world, there would be a price on carbon for the continent or even around the world, so that everyone would have to pay the same price on carbon. As my colleague mentioned, it is a system that will need to be adapted with time. Close to 50 per cent of the world's economy is subject to a price on carbon. Eventually, these exceptions will become less and less relevant.

We will have to be careful with the act. We are currently very comfortable with the wording of the act. We will have to be vigilant when it comes to the rules to ensure that exempt industries are indeed industries that are affected. For example, we believe that electricity is not an affected industry. Electricity should not benefit from a credit because essentially it is a market that serves national markets. We are very comfortable with the current wording of the bill.

Senator Massicotte: The federal government is leaving it up to the provinces to decide how they will spend the money, especially when it comes to a tax on carbon. As is the case for all bills, and for all funding, there are winners and there are losers. Some are able to cover the supplementary costs. However, some families don't have the means to pay for this tax. Consequences on households are very important.

These are fine words when you say that we must find means to help the people and to make sure that there are no consequences, but the government is leaving it up to the provinces. It is a political choice. It is sort of our country's model. However, certain people believe that the federal government needs to make

Je ne peux pas me perdre en conjectures sur les raisons pour lesquelles le gouvernement a adopté cette approche particulière, mais il est juste de dire que cela ne peut que contribuer à la compétitivité du Canada. C'est peut-être justement la raison pour laquelle les législateurs ont choisi cette méthode.

Il faudra peut-être revoir le texte législatif au fil des ans, mais, comme je l'ai dit, l'important est de commencer par mettre en place un système de tarification du carbone, après quoi nous verrons comment les choses se déroulent. Il va sans dire que nous devrons faire des ajustements. C'est ce qui est arrivé dans l'Union européenne et ailleurs.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Monsieur Ribaux?

M. Ribaux : J'ai deux ou trois commentaires à faire pour répondre à votre question.

Effectivement, le système québécois offre des crédits pour certains des grands émetteurs qui font face à une concurrence à l'échelle internationale. Au Québec, le système est en place depuis cinq ans et les grands émetteurs n'ont pas fui la province. Le système semble avoir fonctionné. D'un point de vue environnemental, c'est imparfait. Dans un monde idéal, il y aurait un prix sur le carbone continental ou même mondial, qui ferait en sorte que tout le monde serait exposé au même prix sur le carbone. Comme l'a mentionné mon collègue, c'est un système qu'on devra adapter avec le temps. Près de 50 p. 100 de l'économie mondiale est exposée à un prix sur le carbone. Éventuellement, ces exceptions deviendront de moins en moins pertinentes.

Il faudra faire attention avec la loi. On est très à l'aise actuellement avec la formulation de la loi. Il faudra être vigilant en ce qui a trait au règlement pour s'assurer que les industries exemptées sont effectivement des industries exposées. Par exemple, l'électricité n'est pas une industrie exposée, selon nous. L'électricité ne devrait pas bénéficier d'un crédit, parce que c'est un marché qui dessert essentiellement des marchés nationaux. On est très à l'aise avec la formulation actuelle du projet de loi.

Le sénateur Massicotte : Le gouvernement fédéral laisse le champ libre aux provinces sur la façon de dépenser l'argent, surtout dans le cadre d'une taxe sur le carbone. Comme tout projet de loi, tout programme de financement, il y a des gagnants et des perdants. Certains sont capables d'assumer les coûts supplémentaires. Cependant, certaines familles n'ont pas les moyens de payer cette taxe. Les conséquences pour les ménages sont très importantes.

On prononce de belles paroles en disant qu'il faut trouver des moyens d'aider ces gens et s'assurer qu'il n'y ait pas de conséquences, mais le gouvernement laisse le champ libre aux provinces. C'est un choix politique. C'est un peu le modèle de notre pays. Cependant, certains sont d'avis que le gouvernement

an extra effort to at least protect families that are affected by the financial repercussions. We can also set other objectives. Mr. Hazell, do you agree with the idea of leaving it up to the provinces without setting objectives?

[*English*]

Mr. Hazell: That's a really good question. The inequities that can come from a carbon pricing system are clear, and we have to address them. As we move to a low-carbon economy, it will present challenges. We have to ensure that it's done in an equitable manner.

I appreciate why the federal government would be reluctant to wade into these waters before we have any national carbon pricing scheme on the table. Again, for the time being, we have to trust to the good offices of the provinces to ensure that the carbon pricing and carbon tax regimes they institute will be fair and that they can make adjustments for low-income Canadians.

As we learn from experience with the bill, there may be a need for the federal government to take some action to ensure equity across the country.

[*Translation*]

Mr. Ribaux: It would make sense to leave it up to the provinces to adopt compensatory measures for people with low incomes, which would be relevant for those provinces. There are several ways to deal with this question. In the past, certain governments sent cheques directly to consumers, therefore to people. This method is not the most efficient one, nor is it the fairest one, but it is one way of doing things.

There are also ways of doing this through energy efficiency for buildings, for houses, and for the homes of people who have low incomes.

Obviously, there are other ways related to transportation, public transit, etc. Therefore, given all of the measures, appropriate measures for one province such as in the Maritimes where provinces are less urbanized, would not be the same measures as those that would be appropriate for Toronto. We believe it is important to tackle this issue, but it would be preferable to leave it up to the provinces to adopt the measures that they need. Whether they decide to put a price on carbon or whether it's the federal government that decides to do so, the provinces will be able to decide how to invest the money as they will have the revenue.

fédéral devrait déployer davantage d'efforts pour protéger au minimum les familles qui en subissent les répercussions financières. On peut également se fixer d'autres objectifs. Êtes-vous d'accord, monsieur Hazell, à l'idée de laisser le champ libre aux provinces sans énoncer d'objectifs?

[*Traduction*]

M. Hazell : C'est une excellente question. Les inégalités qui peuvent découler d'un système de tarification du carbone sont évidentes, et nous devons les corriger. Tandis que nous passons à une économie à faibles émissions de carbone, des défis se présenteront. Nous devons nous assurer que ce soit fait de façon équitable.

Je comprends pourquoi le gouvernement fédéral serait réticent à s'aventurer sur cette voie avant qu'un système national de tarification du carbone ne soit sur la table. Pour le moment, encore une fois, nous devons faire confiance aux provinces pour s'assurer que les régimes de tarification du carbone et de taxe sur le carbone qu'elles mettront en place seront justes, et pour proposer des rajustements aux Canadiens à faible revenu.

Au fur et à mesure que nous apprendrons de l'expérience du projet de loi, il se peut que le gouvernement fédéral doive prendre des mesures pour assurer l'équité dans l'ensemble du pays.

[*Français*]

M. Ribaux : Il serait logique de laisser aux provinces le soin d'adopter des mesures compensatoires pour les personnes à faible revenu qui seront pertinentes pour ces provinces. Il y a plusieurs façons d'assurer cet enjeu. Par le passé, certains gouvernements ont accordé des chèques directement aux consommateurs, donc aux citoyens. Cette méthode n'est pas la plus efficace ni la plus équitable, mais c'est une façon de le faire.

Il y a des façons de le faire aussi en ce qui a trait à l'efficacité énergétique des bâtiments, des maisons et des maisons pour personnes à faible revenu.

Il y a d'autres moyens, évidemment, en ce qui concerne le transport, le transport en commun, et cetera. Donc, considérant toutes ces mesures, les mesures appropriées dans une province, par exemple dans les Maritimes, où les provinces y sont moins urbanisées, ne seraient pas les mêmes mesures que celles qui seraient adéquates à Toronto. Pour nous, il est certain qu'il faut s'occuper de cette question, mais il serait préférable de laisser le soin aux provinces d'adopter des mesures dont elles ont besoin. Que ce soit elles qui décident d'imposer un prix carbone ou qu'il soit mis en place par le gouvernement fédéral, elles auront les revenus pour décider de la façon d'investir ces sommes.

[*English*]

Senator Wetston: As you both know, and I think as Senator Massicotte indicated, there's a compelling case to address climate change nationally and internationally. It does seem there are a number of methods to address it. It's not just carbon tax or cap and trade, as I think both of you more or less indicate.

We have some programs in place, and we are in pre-study of a bill here. In thinking about the bill, in thinking about what we need to do as a committee, and in thinking about the programs in place potentially in B.C., Alberta, Quebec and Ontario, we are given some sense of the price of pollution.

If you think about B.C., Alberta, Quebec and Ontario, would you both be able to comment on what you like about those programs? What do you see as positive about those programs? What do you see as negative about those programs? What do you see as successes or failures?

Following up on what Senator Massicotte was suggesting, equity is important. All Canadians need to be treated fairly in this regard and need to have the opportunity to benefit from reducing climate change in the way you've both been talking about. At the same time, they need to be able to manage it within their life and their lifestyle.

Would you both be able to comment on that, please?

Mr. Hazell: Sure. I'll jump in with both feet. Mr. Ribaux has a very different experience with the Quebec system, but I favour a carbon tax.

Carbon tax has the great advantage that governments actually know how to tax. This is something governments have learned to do very well over decade after decade, right?

There is a lot of experience. We know how to do it. It's an efficient way to go about it in terms of setting up the bureaucracy. Most Canadians don't think about it necessarily, but setting up the cap-and-trade system is much more complicated than just working on a carbon tax.

I prefer the carbon tax for that reason, just the ease of administration. B.C. has shown the way in how to make a carbon tax really work. It has been around long enough in British Columbia that we know it has actually changed behaviour, even with its five cents on a litre of gas.

[*Traduction*]

Le sénateur Wetston : Comme vous le savez tous les deux, et comme le sénateur Massicotte l'a indiqué, je crois, des arguments convaincants justifient de lutter contre les changements climatiques à l'échelle nationale et internationale. Il semble y avoir un certain nombre de moyens pour y arriver. Il ne suffit pas de mettre en place une taxe sur le carbone ou un système de plafonnement et d'échange, comme vous l'avez tous les deux plus ou moins mentionné.

Nous avons des programmes en place, et nous sommes en train de faire l'étude préalable d'un projet de loi. En réfléchissant au projet de loi, à ce que nous devons faire en tant que comité, et aux programmes possiblement en vigueur en Colombie-Britannique, en Alberta, au Québec et en Ontario, nous nous faisons une idée du prix de la pollution.

Pourriez-vous nous dire tous les deux ce que vous aimez de ces programmes de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, du Québec et de l'Ontario? Quels en sont les éléments positifs? Qu'est-ce qui vous déplaît? Quels sont les réussites et les échecs de ces programmes?

Pour reprendre les propos du sénateur Massicotte, l'équité est importante. Tous les Canadiens doivent être traités équitablement à cet égard et pouvoir profiter d'une atténuation des changements climatiques, comme vous en avez tous les deux parlé. En même temps, ils doivent être en mesure de composer avec le régime dans leur vie et leur mode de vie.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous en parler tous les deux?

M. Hazell : Bien sûr. Je vais me lancer à pieds joints. M. Ribaux a une expérience très différente du système québécois, mais je suis en faveur d'une taxe sur le carbone.

Le grand avantage de la taxe sur le carbone, c'est que les gouvernements savent déjà comment taxer. C'est une chose que les gouvernements ont très bien appris à faire au fil des décennies, n'est-ce pas?

Il y a beaucoup d'expérience à ce chapitre. Nous savons comment nous y prendre. Ce serait une façon efficace d'établir les formalités administratives. La plupart des Canadiens n'y pensent pas nécessairement, mais la mise en place du système de plafonnement et d'échange est beaucoup plus complexe que la simple imposition d'une taxe sur le carbone.

Je préfère la taxe sur le carbone simplement pour sa facilité d'administration. La Colombie-Britannique nous a montré comment bien faire fonctionner une taxe sur le carbone. Le système est en place depuis assez longtemps dans la province pour que nous sachions dans quelle mesure il a modifié les comportements, même avec cinq cents par litre d'essence.

Will that destroy the B.C. economy? The evidence is that it hasn't. The B.C. economy is one of the best in the country. The greenhouse gas emissions of British Columbians have been decreasing more rapidly than elsewhere in the country. The study by the International Institute for Sustainable Development attributes that to the B.C. carbon tax.

Anyway, I favour the carbon tax. The bill in front of us is kind of an amalgam of approaches. I am sure Mr. Ribaux will have views that differ slightly from mine.

Mr. Ribaux: We favour a price on carbon. We think both tax and cap and trade can be efficient ways of attaining reductions.

The first point on your question, initially at least, is that we're talking about a very small price signal. As we've mentioned, almost every year in Canada one level of government increases the price of gasoline, increases the price of tobacco or increases the price of alcohol. We don't have decades of debate around that.

The carbon tax, for all sorts of reasons, has blown up into a huge debate. We're talking about a few cents on gasoline or fuel at the end of the day. We have seen in other jurisdictions that when the intention is to send price signals on any product that's taxed like this one, eventually the cost to consumers doesn't necessarily go up.

In Quebec, people are buying smaller cars because the price of gasoline is one of the highest in North America. In Europe, people are consuming a tenth of the gasoline that we do in North America because there are higher taxes on gasoline. At the end of the day, they're not actually paying more to get around. They're just getting around or heating their homes in different ways.

That's a very important first point. We need to put this in perspective. We're not talking about a huge impact. We've talked about the impact on low-income people, and that needs to be addressed.

With respect to the difference between tax and cap and trade, the tax guarantees the price. You know what the impact on the price signal will be. That's the advantage. The disadvantage is that it doesn't guarantee emissions reductions. The tax can go up, but if the economy flourishes and people get richer, maybe they'll just absorb the tax and pay the extra five cents on gasoline, for example.

Cap and trade, on the other hand, doesn't guarantee the price. It does guarantee reductions because cap and trade is a mix of sending a price signal and regulating the large emitters to reduce.

Est-ce que la mesure va détruire l'économie de la Colombie-Britannique? Les faits montrent que ce n'est pas le cas. L'économie de la province est l'une des plus fortes au pays. Les émissions de gaz à effet de serre des Britanno-Colombiens ont diminué plus rapidement qu'ailleurs au pays. L'étude de l'Institut international du développement durable attribue cette réussite à la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.

Quoi qu'il en soit, je suis en faveur d'une taxe sur le carbone. Le projet de loi devant nous est une sorte d'amalgame d'approches. Je suis persuadé que M. Ribaux aura un point de vue légèrement différent du mien.

M. Ribaux : Nous préconisons une tarification du carbone. Nous pensons que la taxe et le système de plafonnement et d'échange peuvent être des moyens efficaces d'entraîner des réductions.

Le premier élément de votre question est que nous parlons d'un très faible signal de prix, au début du moins. Comme nous l'avons mentionné, il y a presque chaque année une instance gouvernementale au pays qui augmente le prix de l'essence, du tabac ou de l'alcool. Cela n'est pas discuté pendant des décennies.

Pour toutes sortes de raisons, la taxe sur le carbone suscite un énorme débat. Nous parlons en fin de compte de quelques cents sur l'essence ou le carburant. Nous avons constaté dans d'autres instances que lorsque l'intention est d'envoyer des signaux de prix sur un produit taxé comme celui-ci, le coût n'augmente pas nécessairement pour les consommateurs.

Au Québec, les gens achètent de petites voitures parce que le prix de l'essence est parmi les plus élevés en Amérique du Nord. En Europe, les gens consomment 10 fois moins d'essence que nous le faisons en Amérique du Nord en raison des taxes élevées sur l'essence. Au bout du compte, les Européens ne paient pas vraiment plus cher pour se déplacer. Ils ne font que se déplacer ou chauffer leur maison différemment.

C'est un premier point fort important. Nous devons mettre les choses en perspective. L'incidence n'est pas énorme. Nous avons parlé des répercussions sur les personnes à faible revenu, et il faut les atténuer.

Pour ce qui est de la différence entre une taxe et un système de plafonnement et d'échange, la taxe garantit le prix. Vous connaissez l'incidence sur le signal de prix. C'est l'avantage. L'inconvénient est que cela ne garantit pas la réduction des émissions. La taxe peut augmenter, mais si l'économie prospère et que les gens s'enrichissent, peut-être qu'ils ne vont qu'absorber la taxe et payer les cinq cents supplémentaires sur l'essence, par exemple.

En revanche, le système de plafonnement et d'échange ne garantit pas le prix. Il garantit plutôt des réductions puisque c'est un mélange entre l'envoi d'un signal de prix et la réglementation

They have to reduce. It's done through a system where the industry can reduce in the most efficient places, but at the end of the day they have to reduce their emissions.

Quebec is guaranteed to reach its target because it has regulated the targets and it has regulated the cap-and-trade system. It's more complex. Stephen Hazell is right on that one. You need to get the regulations right.

At this point we think the way it has been set up in Quebec, California and Ontario will get us the reductions. Both systems have their advantages and disadvantages.

Senator Mockler: In order to implement or bring forward changes, we need to make sure the people who will pay at the end of the day know why they're doing what they're doing.

It's nice and dandy to say that no doubt regions of Canada are waking up this morning to snow. Down home today in New Brunswick there were anywhere between 4 and 6 centimetres up north.

We believe in climate change, but we also believe in the fact that we need a strong economy to make those changes. We cannot just push on a button. Something we are faced with is that where we have political or social instability, we don't have progress. The left hand sometimes doesn't know what the right hand is doing, or vice versa.

In March 2016, we saw Prime Minister Trudeau and President Obama publish a joint statement. I want your opinion, because you did not touch on that.

[*Translation*]

Mr. Ribaux, in your presentation you mentioned what happened with the concrete industry.

[*English*]

We are faced with the U.S. withdrawal from the Paris Agreement. I would like to have your opinion on the view of government knowing best how to tax. I know, if we tax too much, what will happen to our economy. We are facing it now. You have not touched on that.

My question to you would be: In view of what is happening with our biggest trading partner ever, the U.S., what would be the potential impact of carbon pricing or cap and trade on the competitiveness of Canadian businesses, particularly in relation to our American competitors?

des grands émetteurs pour qu'ils diminuent leur pollution. Ils doivent réduire leurs émissions. C'est fait au moyen d'un système permettant à l'industrie de réduire aux endroits les plus efficaces, mais elle doit nécessairement agir au bout du compte.

Le Québec est assuré d'atteindre son objectif puisqu'il a réglementé les cibles et le système de plafonnement et d'échange. C'est plus complexe. Stephen Hazell a raison sur ce point. Vous devez formuler une réglementation adéquate.

À ce stade-ci, nous pensons que la façon dont le système a été mis en place au Québec, en Californie et en Ontario entraînera des réductions. Les deux systèmes ont leurs avantages et leurs inconvénients.

Le sénateur Mockler : Pour mettre en œuvre ou opérer des changements, nous devons nous assurer que les gens qui paieront en fin de compte savent pourquoi ils le font.

C'est bien beau de dire qu'il ne fait aucun doute que des régions du Canada se réveilleront ce matin avec de la neige. Chez nous, au Nouveau-Brunswick, il y en avait aujourd'hui entre 4 et 6 centimètres dans le nord.

Nous croyons aux changements climatiques, mais nous croyons également que nous avons besoin d'une économie forte pour apporter ces changements. Nous ne pouvons pas simplement appuyer sur un bouton. Nous sommes devant un problème : lorsqu'il y a une instabilité politique ou sociale, aucun progrès n'est réalisé. Il arrive que la main gauche ne sache pas ce que fait la main droite, ou inversement.

En mars 2016, nous avons vu le premier ministre Trudeau et le président Obama publier une déclaration commune. J'aimerais entendre votre opinion, parce que vous n'en avez pas parlé.

[*Français*]

Vous, monsieur Ribaux, lors de votre présentation, vous avez mentionné ce qui s'est produit avec l'industrie du béton.

[*Traduction*]

Nous devons composer avec le retrait des États-Unis de l'Accord de Paris. J'aimerais entendre votre opinion sur l'idée que le gouvernement est le mieux placé pour dire comment imposer une taxe. Si la taxe est trop élevée, je sais l'incidence que cela aura sur notre économie. Nous le voyons actuellement. Vous n'en avez pas parlé.

Voici ma question. Compte tenu de ce qui se passe avec notre plus important partenaire commercial de tous les temps, les États-Unis, quels effets la tarification du carbone ou un programme de plafonnement et d'échange pourraient-ils avoir sur la compétitivité des entreprises canadiennes, en particulier par rapport à nos concurrents américains?

If you want to convince me so that I can convince people at Tim Hortons and McDonald's, the ones who pay that tax at the end of the day. We need to be mindful that you have a role to play in helping us prove that we are on the right track.

I would like to hear from you what you think in view of what the government is proposing under Bill C-74 and the changes you are asking government to consider about the competitiveness of Canada.

Mr. Hazell: The first point is that when we talk about competitiveness we have to look at the cost of inaction as well as the cost of action. This largely gets ignored. That's why I would encourage this committee, if you haven't invited them already, to invite the Insurance Bureau of Canada to come speak to you.

The costs associated with extreme weather events are accelerating. Every year they are higher and higher and higher, and those costs are borne by Canadians. That is a part of the equation, as well, when we talk about competitiveness. We have to include the costs associated with recovery from these various disasters. I would strongly encourage you to do that.

With respect to taxation, there is a principle in economics that you want to tax the bad things, not to tax the good things. Taxing pollution is a good idea because pollution is bad. Taxing income, you could argue, is a bad thing because you want people to save.

In moving toward a system of carbon pricing, you are in essence trying to discourage bad things. Similarly, with all the revenue they are getting from a greenhouse gas pricing system, provincial and federal governments can adjust other taxes such as income taxes, for example, so that there is tax neutrality. That's an important principle that I think has been applied in British Columbia.

I don't know whether that has worked out. I am not an expert in that, but I think it's an important part of the equation. I don't think we need to assume that adding a greenhouse gas emissions price or tax will automatically increase taxes overall. We may be able to reduce taxes in other areas and encourage saving, for example.

Mr. Ribaux: Your question raises many points. I'll try to deal with them very quickly for the sake of time.

Vous devez m'en convaincre pour que je sois en mesure d'en convaincre les gens au restaurant Tim Hortons et au McDonald's, soit ceux qui devront payer cette taxe en fin de compte. Nous devons être conscients que vous avez un rôle à jouer en vue de nous aider à prouver que nous sommes sur la bonne voie.

J'aimerais entendre ce que vous pensez de ce que propose le gouvernement dans le projet de loi C-74 et des modifications que vous demandez au gouvernement d'envisager par rapport à la compétitivité du Canada.

M. Hazell : Premièrement, lorsque nous parlons de compétitivité, nous devons examiner aussi bien le coût de l'inaction que le coût de l'action. Nous faisons souvent fi de cet aspect. Voilà pourquoi je vous encourage à inviter des représentants du Bureau d'assurance du Canada, si ce n'est pas déjà fait, à témoigner devant le comité.

Les coûts qu'entraînent les conditions météorologiques extrêmes s'accentuent. Ils augmentent chaque année, et ce sont les Canadiens qui doivent assumer ces coûts. Lorsque nous parlons de compétitivité, c'est aussi un élément de l'équation. Nous devons inclure les coûts liés à la reprise des activités à la suite de ces diverses catastrophes. Je vous encourage donc fortement à inviter ce groupe.

En ce qui a trait à l'imposition d'une taxe, selon un principe en économie, il faut taxer les mauvaises choses et ne pas taxer les bonnes. L'imposition d'une taxe sur la pollution est une bonne idée, parce que la pollution est une mauvaise chose. Vous pourriez faire valoir que l'imposition des revenus est une mauvaise chose, parce que vous voulez que les gens mettent de l'argent de côté.

En mettant de l'avant un régime de tarification du carbone, vous essayez en gros de décourager les mauvais comportements. Parallèlement, avec tous les revenus que rapporte un régime de tarification des gaz à effet de serre, les gouvernements provinciaux et fédéral peuvent modifier d'autres taxes, comme l'impôt sur le revenu, pour que ce soit neutre sur le plan fiscal. Je crois que c'est un important principe qui a été mis en pratique en Colombie-Britannique.

Je ne sais pas si cet aspect a fonctionné. Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais je crois que c'est un élément important de l'équation. Je ne pense pas que nous devons présumer que l'imposition d'une tarification ou d'une taxe sur les émissions de gaz à effet de serre entraînera automatiquement une hausse globale du fardeau fiscal. Nous serons peut-être en mesure de réduire d'autres taxes ou d'encourager les gens à économiser, par exemple.

M. Ribaux : Votre question soulève de nombreux points. Je vais essayer de les aborder très rapidement, parce que le temps file.

I was in Bonn at the last negotiation session of the United Nations on climate in October 2017, after Paris and after President Trump announced that he would withdraw from the Paris accord.

Guess what? The U.S. delegation was there. They were very present. They are still negotiating because the process to withdraw from the Paris Agreement is a four-year process. That's the first point.

I agree they have signalled they will withdraw. My point is they haven't withdrawn yet. They are still in the process.

The second point with respect to the U.S. is that at least half of the economy of the U.S. is engaged in reducing greenhouse gas emissions that do have various pricing schemes and regulations to reduce. For example, I was talking about regulating the car industry. Many states in the U.S., including California and New York, have signalled they would regulate this industry if the Trump administration decided to withdraw.

It's not like we have one country below us that has said they will do nothing on climate. Actually, most of the United States is doing quite a lot. In many cases, they are doing more than we are to reduce greenhouse gas emissions. It's important to nuance this issue.

The third part is that a huge segment of the Canadian economy stands to benefit from a global strategy to reduce greenhouse gas emissions. We talked about electricity earlier. We export a few billion dollars of electricity each year to the United States. Hydro-Québec, BC Hydro and Manitoba Hydro are very well positioned to reap the benefits of states below us that are asking for producers to supply low-carbon alternatives.

Also an important wind industry is now being developed in Canada. Some of these companies are international but many of them are Canadian based. Bombardier builds trains. Nova Bus in Quebec builds buses. Public transit will have to be developed in Canada and elsewhere if we are to attack this issue seriously. In Ontario, car manufacturers have already started to segue into building hybrid and electric vehicles.

The question is not whether we are going to a low-carbon economy. The question is: Will Canada lag behind, or will we help our industry to adapt to this new low-carbon economy that many economists and economic observers around the world are saying we are going to?

J'étais à Bonn lors de la dernière ronde de négociations des Nations Unies sur le climat en octobre 2017, après Paris et après que le président Trump a annoncé son retrait de l'Accord de Paris.

Devinez quoi? La délégation américaine était là. Les Américains étaient très présents. Ils continuent de participer aux négociations, parce que le processus de retrait de l'Accord de Paris prendra quatre ans. Voilà pour le premier point.

Je suis d'accord que les Américains ont annoncé leur retrait. Je fais valoir que ce n'est pas encore chose faite. Le processus est encore en cours.

Le deuxième point concernant les États-Unis, c'est qu'au moins la moitié de l'économie américaine est déterminée à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et qu'il y a diverses structures de prix et réglementations pour ce faire. Par exemple, je parlais de réglementer l'industrie automobile. Bon nombre d'États américains, y compris la Californie et l'État de New York, ont signalé leur intention de réglementer cette industrie si le gouvernement Trump décidait de se retirer de l'Accord de Paris.

Ce n'est pas comme si nous avions un pays au sud qui a dit qu'il ne fera rien pour lutter contre les changements climatiques. En fait, la majorité des États-Unis en font beaucoup. Dans bien des cas, ils en font plus que nous pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette nuance est importante.

Troisièmement, une stratégie mondiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre profitera à un énorme segment de l'économie canadienne. Nous avons parlé plus tôt de l'électricité. Nous exportons quelques milliards de dollars d'électricité chaque année aux États-Unis. Hydro-Québec, BC Hydro et Hydro-Manitoba sont en très bonne posture pour tirer profit des États américains qui demandent aux producteurs de fournir des solutions à faibles émissions de carbone.

Par ailleurs, une importante industrie éolienne est en essor au Canada. Certaines de ces entreprises sont étrangères, mais bon nombre d'entre elles sont canadiennes. Bombardier construit des wagons. Nova Bus au Québec construit des autobus. Nous devrons améliorer le réseau de transport en commun au Canada et ailleurs si nous voulons sérieusement nous attaquer à cet enjeu. En Ontario, les constructeurs automobiles ont déjà commencé à offrir des véhicules hybrides et électriques.

La question n'est pas de savoir si nous nous dirigeons vers une économie à faibles émissions de carbone. Voilà la vraie question. Le Canada sera-t-il à la traîne ou aiderons-nous notre industrie à s'adapter à cette nouvelle économie à faibles émissions de carbone qu'annoncent de nombreux économistes et observateurs économiques dans le monde?

Over the years, many large industries have signalled that a price on carbon is the most efficient way to reduce greenhouse gas emissions. They say that because they need to have a clear idea of where the government is going on regulating this issue. The price on carbon is something that they have generally favoured. This includes the oil industry. They have said that many times.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you both for being here this morning. Mr. Ribaux and Mr. Hazell, you talked about the inequalities that can result from carbon pricing. I would like you to tell us more about this. In the 2030 Agenda for Sustainable Development, they made a link between economic growth and environmental protection, to create more inclusive societies and reduce inequalities. And Mr. Ribaux, in your presentation, you talked about consumers — or rather citizens — and that particularly got my attention. We are first and foremost citizens who pay taxes. We have subsidized natural resource development companies, including oil companies, only to be told today that we need to radically change our resource development system. In the end, it is always the taxpayers who foot the bill. Could you tell us more about this?

Mr. Ribaux: Once again, there are a number of ways of mitigating the impact of tax measures, such as a price on carbon, on the most vulnerable people. It is important to note that the most vulnerable people who have a right to social assistance or who have very low incomes, generally use very little energy. Unemployed people who rent apartments, generally in cities, where the cost of heating is included, are people who don't have the means to increase their consumption, because their consumption is very low, but at the same time, they're less affected by taxes on energy than the average consumer.

That said, there are exceptions to every rule. Some low-income individuals live in old houses in isolated regions, or they drive old cars. In Quebec, and elsewhere in Canada, energy efficiency programs for low-income individuals have been set up over the years. Efforts have been made in terms of home renovation. Programs to get old vehicles off the roads have been set up in several provinces. These programs allow low-income individuals to get a discount when they trade in their old vehicle or allow them to have access to other modes of transportation.

Many indigenous communities are located in far-flung areas. They are served by independent electricity distribution networks that generally run on diesel. That diesel is largely subsidized. We

Au fil des ans, de nombreuses industries de grande envergure ont affirmé que la tarification du carbone est la manière la plus efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est ce qu'elles disent, parce qu'elles ont besoin d'avoir une idée claire de ce que le gouvernement a l'intention de faire pour réglementer cet enjeu. Les industries se sont généralement dites favorables à la tarification du carbone. Cela inclut l'industrie pétrolière. L'industrie l'a répété à plusieurs reprises.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci à vous deux d'être ici ce matin. Messieurs Ribaux et Hazell, vous nous avez parlé des inégalités qui peuvent être engendrées par la tarification du carbone. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet. Dans le programme 2030 pour le développement durable, je vois qu'on a fait le lien cette fois-ci entre la croissance économique et la protection de l'environnement, pour arriver à des sociétés plus inclusives et réduire les inégalités. D'ailleurs, monsieur Ribaux, lors de votre présentation, vous avez parlé des consommateurs — en fait, des citoyens —, et cela a particulièrement attiré mon attention. On est d'abord des citoyens et des citoyennes qui paient des impôts. On a subventionné des entreprises de développement des ressources naturelles, y compris le pétrole, pour se faire dire aujourd'hui qu'il faut changer radicalement le système d'exploitation des ressources. Au bout du compte, ce sont toujours les contribuables qui doivent payer. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

M. Ribaux : Encore une fois, il y a plusieurs façons d'atténuer l'impact des mesures fiscales, comme un prix sur le carbone, sur les personnes les plus démunies. Il importe de dire que les personnes les plus vulnérables qui ont droit à l'aide sociale ou qui ont des revenus très faibles, généralement, consomment très peu d'énergie. Les personnes sans emploi, qui ont un logement où, souvent, dans les villes par exemple, le prix du chauffage est inclus, ce sont des gens qui ont peu de moyens pour ajuster leur consommation, parce qu'elle est très faible, mais en même temps, ils sont moins touchés par une taxe sur l'énergie que le consommateur moyen.

Cela dit, il y a des exceptions à toute règle. Certaines personnes à faible revenu habitent dans de vieilles maisons dans des régions éloignées ou conduisent de vieilles voitures. Au Québec, et ailleurs au Canada, des programmes d'efficacité énergétique destinés aux personnes à faible revenu ont été mis sur pied au fil des ans. Des actions ont été menées en faveur de la rénovation domiciliaire. Des programmes de mise au rancart de vieux véhicules ont été instaurés dans plusieurs provinces. Ceux-ci permettent aux personnes à faible revenu d'obtenir un rabais contre l'échange de leur vieux véhicule ou d'avoir accès à d'autres moyens de transport.

De nombreuses communautés autochtones sont situées en région éloignée. Elles sont desservies par des réseaux autonomes de distribution d'électricité qui fonctionnent généralement au

provide funding to ensure that these people have access to energy at a lower price. The other side of the coin is that opportunities to transfer that pollution-creating energy to green energy are enormous, because the price gap is very significant. There is a huge range of measures to be put in place. I am not as familiar with Alberta's plan, but I know that there are a whole series of measures that have been set up to mitigate the impact of carbon pricing on the most vulnerable. This is an important challenge that we have to face. However, we can't hesitate to adopt such a measure out of fear that the impact on low-income individuals will be too great.

[*English*]

Mr. Hazell: I agree with everything Mr. Ribaux said. The Green Budget Coalition has recommended, year after year, that we institute a program for subsidizing energy efficiency for low-income Canadians renovating homes so that we reduce their energy costs and reduce greenhouse gas emissions from leaky homes.

I am reminded of a study that Professor Lars Osberg at Dalhousie University did some years ago looking at greenhouse gas emissions from different groups of Canadians based on income levels. His study found that the lower 80 per cent of Canadian income earners were already meeting the Kyoto target at the time.

The problem really is the upper 20 per cent of income earners. Those folks are emitting all the greenhouse gas emissions. It's not the folks in the lower 80 per cent. That was an extremely interesting study. It should make those of us who fly around in airplanes all the time think a little bit.

[*Translation*]

Senator Dupuis: That is exactly the type of concern I was talking about. If you are third generation "jet setters," or if you have children who don't have the means to buy property, who live in apartments whose owners don't take care of these matters, there is an intergenerational question at play as well.

[*English*]

Senator Neufeld: Many of my questions have already been asked. I worry about Fred and Martha, the average people in the system, and about our economy. I am not just talking about low income. I am talking about the people who are probably in their 30s. It could be a single mother with a couple or three children, living in a 30-year-old home.

diesel. On subventionne largement le diesel. On offre un financement pour faire en sorte que ces gens aient accès à une énergie à faible prix. L'envers de la médaille, c'est que les opportunités pour transférer cette énergie polluante vers une énergie propre sont énormes, parce que l'écart de prix est très important. Il existe une large panoplie de mesures à mettre en place. Je connais moins le plan de l'Alberta, mais je sais que toute une série de mesures a été mise en place pour atténuer l'impact du prix sur le carbone sur les plus démunis. C'est un enjeu important, et il faut le relever. Toutefois, il ne faut pas hésiter à adopter une telle mesure par peur que l'impact sur les personnes à faible revenu soit trop grand.

[*Traduction*]

M. Hazell : Je suis d'accord avec tout ce qu'a dit M. Ribaux. La Coalition du budget vert a recommandé, année après année, la mise en place d'un programme pour subventionner l'efficacité énergétique pour les Canadiens à faible revenu qui rénovent leur domicile et ainsi réduire leurs coûts en énergie et les émissions de gaz à effet de serre, en raison de maisons dont l'étanchéité fait défaut.

Cela me rappelle une étude qu'a réalisée le professeur Lars Osberg à l'Université Dalhousie il y a quelques années sur les émissions de gaz à effet de serre de divers groupes de Canadiens en fonction du revenu. Son étude a permis de conclure que les 80 p. 100 des Canadiens ayant le revenu le plus faible atteignaient déjà à cette époque les objectifs de Kyoto.

Le problème, c'est vraiment les 20 p. 100 des Canadiens ayant le revenu le plus élevé. Ce groupe produit toutes les émissions de gaz à effet de serre. Ce ne sont pas les 80 p. 100 des Canadiens ayant le revenu le plus faible. C'était une étude extrême intéressante. Cela devrait faire réfléchir, un peu, ceux d'entre nous qui prennent sans cesse l'avion.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : C'est exactement le genre d'iniquité dont je parlais. Si vous êtes la troisième génération de« *jet setters* », si vous avez des enfants qui n'ont pas les moyens d'accéder à la propriété, qui vivent dans des logements dont les propriétaires ne se préoccupent pas de ces questions, il y a une question intergénérationnelle qui joue aussi.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : Bon nombre de mes questions ont déjà été posées. Je suis inquiet pour Fred et Martha, les gens ordinaires dans le système, et notre économie. Je ne parle pas seulement des gens à faible revenu. Je parle des gens qui sont probablement dans la trentaine. Il peut s'agir d'une mère célibataire qui a deux ou trois enfants et qui habite dans une maison qui a 30 ans.

It's fine to say that there should be programs. I've been involved in developing some of those programs. They always come with the people having to invest a certain amount of money themselves to actually access the help. They don't have that money. Single moms raising two or three kids and living in a 30-year-old home don't have the money, the $6,000 or $7,000 to put up front to say, "Government, you come along with your 50 per cent and help me change my windows, help me change my insulation, help me change my heating," and all those kinds of things. Those are the kind of people I worry about.

Talking about just low income, I don't think is the answer. We have to talk a lot differently. It was interesting what Mr. Hazell said about the top 20 per cent. People like Al Gore, who preach we should really be reducing our greenhouse gas emissions, are the ones that should be targeted because they are living in the huge mansions and flying all over the world. I would agree with that, if that's what you're saying, and I think that's what you are saying.

When we look at the price of natural gas at $50 a tonne, 50 per cent of the homes in Canada are heated with natural gas. The carbon tax costs twice as the fuel to heat their homes. In many cases there are no options. What do we do in those cases, in realistic terms?

Let's not talk about averages. I don't like averages because they don't really tell our exact problems. We should actually be targeting different homes in different provinces and saying, "Let's do a little work to see what their costs have been in the last 10 years and what they will be at $50 a tonne," instead of just talking about averages.

What do you say to Fred and Martha, the average or the mom with two or three kids who is barely making ends meet today in the economy that we have and the economy that we will have? What do you say to those people?

Mr. Hazell: I also worry about the Freds and Marthas in the Saint John River Valley. I worry about the Freds and Marthas in Gatineau, Quebec. I worry about the Freds and Marthas in Grand Forks. I worry about the Freds and Marthas living along the B.C. coast in the city of Surrey who will have to sell their homes because of sea level rise. There are many Freds and Marthas around the world, and we have to look at all of them.

I want to talk about different approaches to encouraging energy efficiency, which really will help Canadians in the lowest brackets. You can pick the income bracket. We tried government-sponsored low subsidies to do home renovations, et cetera, but other schemes can be run through the private

C'est bien de dire qu'il devrait y avoir des programmes. J'ai justement participé à l'élaboration de certains de ces programmes. Il faut toujours que les gens investissent un certain montant pour en fait avoir accès à cette aide, mais ils n'ont pas cet argent. Les mères célibataires qui élèvent deux ou trois enfants et qui habitent dans une maison qui a 30 ans n'ont pas cet argent. Elles n'ont pas 6 000 ou 7 000 $ à investir en amont pour demander au gouvernement de payer aussi sa moitié pour les aider à changer leurs fenêtres, leur isolation ou leur système de chauffage, par exemple. Voilà les gens pour lesquels je m'inquiète.

Je ne pense pas que la solution est de seulement parler des gens à faible revenu. Nous devons adopter une approche très différente. J'ai trouvé intéressant ce qu'a dit M. Hazell au sujet des 20 p. 100 des Canadiens ayant le revenu le plus élevé. Les gens comme Al Gore, qui affirment que nous devrions vraiment réduire nos émissions de gaz à effet de serre, sont ceux que nous devrions cibler, parce qu'ils vivent dans d'énormes manoirs et qu'ils se rendent aux quatre coins du monde en avion. Je suis d'accord avec cela, si c'est ce que vous dites, et je crois que c'est ce que vous dites.

En ce qui concerne le prix du gaz naturel à 50 $ la tonne, 50 p. 100 des maisons canadiennes utilisent le gaz naturel pour le chauffage. La taxe sur le carbone coûte deux fois plus cher que le carburant utilisé pour chauffer ces maisons. Dans bien des cas, il n'y a aucune option. De manière réaliste, que faisons-nous dans de tels cas?

Ne parlons pas de moyennes. Je n'aime pas les moyennes, parce que cela ne nous permet pas de cerner exactement nos problèmes. Nous devrions en fait choisir différentes maisons dans différentes provinces pour réaliser une petite étude pour déterminer ce qu'ont été les coûts au cours des 10 dernières années et ce qu'ils seront à 50 $ la tonne, au lieu de simplement parler de moyennes.

Que dites-vous à Fred et à Martha, les citoyens moyens, ou aux mères qui ont deux ou trois enfants et qui arrivent à peine à joindre les deux bouts dans l'économie actuelle et dans l'économie future? Que leur dites-vous?

M. Hazell : Je m'inquiète aussi des Fred et des Martha dans la vallée de la rivière Saint-Jean. Je m'inquiète aussi des Fred et des Martha à Gatineau, au Québec. Je m'inquiète des Fred et des Martha à Grand Forks. Je m'inquiète des Fred et des Martha qui habitent le long de la côte de la Colombie-Britannique à Surrey et qui devront vendre leur maison, parce que le niveau de la mer augmente. Il y a bon nombre de Fred et de Martha dans le monde, et nous devons tenir compte de tous ces gens.

Je souhaite parler d'approches différentes pour encourager l'efficacité énergétique, ce qui aidera vraiment les Canadiens les plus démunis. Vous pouvez choisir la fourchette de revenus. Le gouvernement a déjà offert des subventions modestes pour la rénovation domiciliaire, par exemple, mais nous pouvons avoir

sector. If we could convince the banks to lend money so that folks could make renovations, the amount of money that is saved from lower energy costs could go to pay the additional mortgage cost.

d'autres programmes par l'entremise du secteur privé. Si nous pouvions convaincre les banques de prêter de l'argent pour que les gens aient les moyens de réaliser des rénovations, l'argent qui serait ainsi économisé en raison de la diminution des coûts énergétiques pourrait servir à payer les frais hypothécaires additionnels.

There are different schemes. There are property tax schemes that may actually make it easier for folks to get into the system. We recognize that a singe mom with a few kids, or whatever, it's difficult to find out about these government schemes and to take advantage of them.

Il y a divers programmes. Nous pourrions passer par les impôts fonciers, et cela permettrait aux gens d'avoir plus facilement accès au système. Nous sommes conscients que c'est plus difficile pour une mère célibataire qui a des enfants, par exemple, d'être au fait de ces programmes gouvernementaux et d'en profiter.

You're absolutely right. We have to find ways to make it easier for those folks to get some entry into the system, absolutely. Part of my point is that we haven't really been taking it seriously so far. It has not really been a priority.

Vous avez tout à fait raison. Nous devons absolument trouver des manières de permettre aux gens d'avoir plus facilement accès au système. Une partie de ce que je fais valoir, c'est que nous ne l'avons pas vraiment fait de manière sérieuse jusqu'à présent. Ce n'a pas vraiment été une priorité.

As I said in my remarks, government after government after government, Conservative and Liberal, have talked a good game and have done precious little, even though the writing has been on the wall at least since the late 1980s.

Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, les gouvernements se sont succédé — tant les conservateurs que les libéraux — et ils ont beaucoup parlé, mais ils ont fait très peu, même si nous pouvions déjà voir la tendance se dessiner depuis au moins la fin des années 1980.

Mr. Ribaux: Monsieur et madame tout le monde, or Fred and Martha as you put it, are in Canada right now. Although you don't want to talk about averages, if you look at polls people are actually in favour of the carbon tax. If you poll people and ask them if they are in favour of a tax, it doesn't happen often, as I am sure you know, that people are in favour of any tax. However, a majority of Canadians right now are in favour of this tax.

M. Ribaux : Monsieur et madame Tout-le-monde, ou Fred et Martha, comme vous les appelez, sont au Canada actuellement. Même si vous ne voulez pas parler de moyennes, si vous regardez les sondages, les gens se disent en fait d'accord avec une taxe sur le carbone. Lorsque vous sondez les gens et que vous leur demandez s'ils sont favorables à une taxe, cela n'arrive pas souvent que les gens s'y disent favorables, et je suis certain que vous le savez. Toutefois, une majorité de Canadiens sont actuellement favorables à cette taxe.

Part of your preoccupations can be responded to by saying that this leaves the ball with the provinces in terms of approaches is important. The issues that will affect average people across Canada are different in every province. Alberta does not have the same economic issues as the Maritimes. B.C. and Quebec have very different economic structures as well. That's part of it.

Nous pouvons répondre à une partie de vos préoccupations en rappelant que cela laisse les provinces décider des approches, et c'est important. Les problèmes qui toucheront les Canadiens moyens au pays varieront d'une province à l'autre. L'Alberta n'a pas les mêmes enjeux économiques que les Maritimes. La Colombie-Britannique et le Québec ont aussi des structures économiques très différentes. C'est un aspect de l'enjeu.

Another part is a comment I made in my introductory statements. There need to be there complementary measures. I agree that an energy efficiency program will not reach everybody. It will never reach everybody. However, you also need to regulate. Part of the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change includes getting building codes to net zero energy. We need to look at existing buildings as well.

Un autre élément vise un commentaire que j'ai fait dans mon exposé. Il doit y avoir des mesures complémentaires. Je suis d'accord pour dire qu'un programme d'efficacité énergétique ne permettra pas d'atteindre tout le monde. Ce ne sera jamais possible. Cependant, il faut aussi adopter des règlements. Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques inclut notamment des codes de construction à consommation énergétique nette zéro. Nous devons aussi nous pencher sur les édifices actuels.

Everything will not be solved in the next year or two. I assume this is part of the reasoning behind the government's approach to having a price on carbon that goes up gradually over several

Tout ne se réglera pas en un an ou deux. Je présume que c'est en partie la raison pour laquelle le gouvernement souhaite adopter une tarification du carbone qui augmente graduellement

years. It will take some time to put in place some of the regulations and some of the programs you're preoccupied with.

I would end by saying that any fiscal measure will never be perfect. The tax on tobacco has been said to disproportionately affect lower income people because lower income people tend to smoke more. Does that mean we don't want to send a price signal for tobacco? Probably not. It might mean, though, that we want to invest more in making sure we reach those populations that are still smoking.

This is something that needs to be tailored to the various communities where the price on carbon will be adapted, depending on what the provinces decide on how they want to go about it.

This is a small tax. This is not a big tax compared to the rest of the fiscal network we pay as Canadians. This will be a very small proportion of what Canadians are paying.

The Deputy Chair: We have gone over our time. Thank you, gentlemen, for your testimony this morning.

For the second segment, I am pleased to welcome from the Chamber of Marine Commerce, Bruce Burrows, President.

Mr. Burrows, I invite you to proceed with your opening statement, after which we will go to a question and answer session from the senators.

Bruce Burrows, President, Chamber of Marine Commerce: Thank you for inviting me to participate in today's hearing on Part 5 of Bill C-74.

[*Translation*]

I am Bruce Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce, the CMC. The new chamber is an organization that represents over 130 members of the marine sector in Canada and the United States. Our members work in the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway, on the coasts of Canada and the United States, and in the Arctic. The CMC works to promote a strong and competitive marine industry in Canada.

[*English*]

My remarks today will focus on the federal carbon pricing system proposed in Bill C-74, or what I will call the backstop system. Just like the airline sector, the marine sector is internationally regulated and with that marine shipping requires a coordinated global response, not a patchwork of regional emissions, regulations and standards.

sur plusieurs années. Il faudra du temps pour mettre en place certains règlements et certains programmes qui vous préoccupent.

Je dirai en terminant que toute mesure fiscale sera imparfaite. Certains avancent que la taxe sur les produits du tabac touche de manière disproportionnée les personnes à faible revenu, parce que ce groupe a tendance à fumer davantage. Cela signifie-t-il que nous ne voulons pas augmenter le prix des produits du tabac? Probablement pas. Par contre, cela peut signaler notre intention d'investir davantage en vue de nous assurer de sensibiliser ces groupes qui fument encore.

Ce sont des mesures que nous devons adapter aux diverses communautés où la tarification sur le carbone sera adaptée en fonction de l'orientation que les provinces adopteront.

C'est une petite taxe. Ce n'est pas une taxe élevée comparativement au reste du fardeau fiscal que nous payons au Canada. Cela représentera une très petite proportion de ce que paient les Canadiens.

Le vice-président : Notre temps est largement écoulé. Merci, messieurs, de vos témoignages ce matin.

Pour la deuxième partie, j'ai le plaisir d'accueillir Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime.

Monsieur Burrows, je vous invite à faire votre exposé, puis nous passerons aux séries de questions et de réponses avec les sénateurs.

Bruce Burrows, président, Chambre de commerce maritime : Merci de nous avoir invités à participer à vos travaux aujourd'hui sur la partie 5 du projet de loi C-74.

[*Français*]

Je suis Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime (CCM). La nouvelle chambre est une organisation qui représente plus de 130 membres du secteur maritime au Canada et aux États-Unis. Nos membres font du travail aux Grands Lacs, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, sur les côtes du Canada et des États-Unis et en Arctique. La CCM travaille pour promouvoir une industrie maritime forte et concurrentielle au Canada .

[*Traduction*]

Mes commentaires porteront aujourd'hui sur le régime fédéral de tarification du carbone proposé dans le projet de loi C-74, ou ce que j'appellerai le filet de sécurité. À l'instar du secteur du transport aérien, des règlements internationaux encadrent le secteur du transport maritime. Par conséquent, le transport maritime nécessite une action coordonnée mondiale et non un ensemble disparate de normes et de règlements régionaux sur les émissions.

It is our view that should a province be required or choose to use the backstop system versus current provincially proposed cap-and-trade programs, it would create an undue administrative burden on the marine sector in Canada and would unfairly disadvantage domestic shippers.

We are, after all, in direct competition with U.S. and international ship owners in the same bathtub. Therefore, to mitigate any uncertainty, we would ask that the marine sector is excluded from the backstop system on the following points.

The marine mode is already the most efficient mode of transportation, with the lowest GHG emissions for cargo carried. The marine mode has invested over $2 billion in new fuel efficient eco ships that will further reduce its GHG emissions. Progress is expected to continue as new vessels come into service over 2018 and 2019.

Even with this significant environmental advantage, Canadian ship owners are committed to further environmental protection and have been trailblazers in tackling GHGs through programs like Green Marine and adopting new technologies.

The International Maritime Organization, IMO, just recently adopted its initial strategy for reducing GHG emissions from ships on April 13, this year. It is an ambitious, groundbreaking agreement to reduce GHG emissions from marine shipping in absolute terms by 50 per cent by 2050 despite increasing trade and puts the industry on a path to complete decarbonization of the sector.

Under this new strategy, IMO will reopen negotiations on additional CO_2 reduction measures to reach this goal. This will also require governments to help facilitate the development and distribution of new carbon zero fuels and technologies. Therefore, CMC members are supporting measures that would be applied on a global basis.

Canada has always strongly supported IMO-based regulations to reduce GHG emissions from marine shipping. However, applying the backstop to marine carriers as drafted in Bill C-74 puts Canada in a position of proposing unilateral regional regulations on marine shipping.

Selon nous, si une province doit adopter le filet de sécurité ou choisit de le faire au lieu d'avoir recours aux programmes provinciaux actuellement proposés de plafonnement et d'échange, cela créerait un fardeau administratif excessif pour le secteur du transport maritime au Canada, et cela désavantageait injustement les transporteurs canadiens.

Nous sommes après tout en concurrence directe avec les propriétaires de navires américains et étrangers dans le même secteur. Par conséquent, pour atténuer toute incertitude, nous demandons à ce que le secteur du transport maritime soit exclu du filet de sécurité pour les raisons suivantes.

Le transport maritime est déjà le moyen de transport le plus efficient et il est aussi celui qui émet le moins d'émissions de gaz à effet de serre pour le transport de marchandises. Le secteur du transport maritime a investi plus de 2 milliards de dollars dans de nouveaux navires verts à faible consommation de carburant qui permettront de réduire encore plus ses émissions de gaz à effet de serre. Nous prévoyons que la situation continue de progresser avec l'arrivée de nouveaux navires en 2018 et en 2019.

Même avec cet énorme avantage environnemental, les propriétaires de navires canadiens sont déterminés à aller plus loin en vue de protéger l'environnement et d'être des pionniers dans la réduction des gaz à effet de serre grâce à des projets comme l'Alliance verte et à l'adoption de nouvelles technologies.

L'Organisation maritime internationale, l'OMI, a adopté sa stratégie initiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires récemment, soit le 13 avril de l'année en cours. Il s'agit d'une entente ambitieuse et révolutionnaire qui vise à réduire de 50 p. 100, en termes absolus, les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime d'ici 2050, malgré l'augmentation des échanges commerciaux. Cela engagera l'industrie dans une voie de décarbonisation complète du secteur.

Conformément à sa nouvelle stratégie, l'OMI reprendra ses négociations afin de mettre en œuvre des mesures supplémentaires de réduction du CO_2 pour atteindre cet objectif. Il faudra aussi que les gouvernements contribuent à favoriser l'élaboration et la distribution de nouveaux combustibles et de nouvelles technologies sans carbone. Par conséquent, les membres de la CMC appuient des mesures qui s'appliqueraient à l'échelle mondiale.

Le Canada a toujours appuyé fermement la réglementation prise par l'OMI en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. Toutefois, l'application du filet de sécurité aux transporteurs maritimes, comme l'indique le projet de loi C-74, permet au Canada de proposer de façon unilatérale des règlements régionaux auxquels le transport maritime est assujetti.

In terms of reporting, IMO has put in place requirements for annual reporting on fuel consumption under a convention to which Canada is already a party that Transport Canada is required to implement. As well, Transport Canada already seeks annual fuel consumption data in its annual surveys carried out under the Transportation Information Regulations of the Canada Transportation Act.

En ce qui concerne la déclaration, l'OMI a mis en place des exigences en matière de déclaration annuelle de la consommation de combustibles en vertu d'une convention à laquelle le Canada est déjà partie et que Transports Canada est tenu de mettre en œuvre. En outre, Transports Canada demande déjà des données annuelles sur la consommation de combustibles dans le cadre des enquêtes annuelles que le ministère mène en vertu du Règlement sur les renseignements relatifs au transport de la Loi sur les transports au Canada.

Our industry is proud of its work to reduce and eliminate emissions. We believe the best way forward is to work toward harmonized international marine emissions regulations. Therefore, we ask that Part 5 of Bill C-74 respecting the greenhouse gas pollution pricing act be amended to reflect the marine sector's unique position internationally and to allow for the sector to be opted out of this scheme and proceed with its work to implement international regulations.

Notre industrie est fière des efforts qu'elle déploie pour réduire ou éliminer les émissions de gaz à effet de serre. Nous croyons que la meilleure façon d'aller de l'avant consiste à s'employer à harmoniser les règlements internationaux sur les émissions du transport maritime. Par conséquent, nous demandons que la partie 5 du projet de loi C-74, qui traite de la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre, soit modifiée afin de rendre compte de la position particulière du secteur du transport maritime à l'échelle internationale ainsi que de permettre au secteur de ne pas participer à ce régime et de poursuivre son travail de mise en œuvre de la réglementation internationale.

I look forward to answering think questions you might have.

Je me réjouis à la perspective de répondre aux questions que vous pourriez avoir.

The Deputy Chair: I will start off with a question and then we will go to Senator Massicotte. I am intrigued by the last part of your proposal to implement international regulations and work with the international community.

Le vice-président : Je vais commencer par poser une question, puis nous passerons au sénateur Massicotte. Je suis intrigué par la dernière partie de votre proposition, c'est-à-dire la mise en œuvre d'un règlement international et la collaboration avec la communauté internationale.

I go back to your earlier comments and the claim that over $2 billion have been invested in new fuel efficient eco ships over the last number of years. Can you expand on that? Are we looking at the conversion of ships or the transformation of ships from diesel to LNG?

Je reviens sur les observations que vous avez formulées plus tôt et sur le fait que vous affirmez que plus de 2 milliards de dollars ont été investis dans des navires ecoénergétiques au cours des dernières années. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Envisageons-nous de convertir ou transformer des navires afin de les faire passer du diesel au GNL?

Mr. Burrows: By example, three weeks ago I was in Montreal for our latest christening. We've put about 26 new ships into the system over the last five years. There are probably another six to go in the current phase over the next year.

M. Burrows : Par exemple, il y a trois semaines, j'étais à Montréal pour notre dernier baptême. Nous avons intégré environ 26 nouveaux navires dans le système au cours des cinq dernières années. Il en reste probablement six autres à intégrer dans le cadre de l'étape actuelle, qui se déroulera au cours de l'année prochaine.

The latest one three weeks ago was an LNG-fuelled Deganya ship. We christened it in Montreal. It works on dual-fuel LNG plus fuel regular fuel distillates. We're working with fuel suppliers to put in a network of LNG.

Celui d'il y a trois semaines était un navire Deganya alimenté au GNL. Nous l'avons inauguré à Montréal. Il est doté d'un système de carburation mixte — GNL et distillats d'essence ordinaire. Nous collaborons avec des fournisseurs de carburant afin d'établir un réseau de distribution de GNL.

That's the second ship, actually. We're innovating in that area. LNG is good as a transitional fuel. We can get a 25 or 30 per cent hit in terms of improvement on carbon emissions.

En fait, c'est le deuxième navire. Nous innovons dans ce domaine. Le GNL est un bon carburant de transition. Nous pouvons atteindre 25 ou 30 p. 100 d'amélioration en matière d'émissions de carbone.

The Deputy Chair: Yes. I was struck a few years ago on this committee by the level of emissions of large ships compared to vehicles on the highway. It was so substantially greater that it seemed like it was a foregone conclusion that we should be taking the marine sector and pushing them toward LNG.

How much more development do you see coming in terms of Canadian or worldwide shipping?

Mr. Burrows: Quite a bit. In fact, I would say a lot. We've set a very aggressive standard. It's more ambitious than the Paris accord.

As you know, air and marine are outside of the Paris accord, which is why we've been working in parallel to put our own accord in place. Like the air industry, we are quite unique in the transport world because we are subjected to global regulation. IMO and ICAO are both UN organizations. In our case, IMO is based in London. Everything filters down to all the participating countries, including Canada, that are members of the convention.

Some 50 per cent by 2050 is a very ambitious target. We have a lot of work to do. The next phase is narrowing down what the combination regulations and practices will be. Certainly LNG will be one of the avenues to success. I suspect biofuels and other alternative fuels will be part of the mix, along with improved efficiency optimization of the ships.

The new eco ships with Canadian shipowners coming into Canada are world class. They're pretty special. As you suggest, because each ship carries up to 30,000 tonnes, it is a hugely efficient operation to begin with. On one litre of fuel, we can move a tonne of product almost 250 kilometres, which is far superior to truck or rail.

From a pure fuel and carbon emissions perspective, because a ship equals 1,000 trucks or more, it's probably a 500 or 600 per cent improvement over trucking, for example. It's a huge difference in terms of the environmental footprint. It's tremendous.

Senator Massicotte: Thank you, Mr. Burrows, for being with us this morning.

In your presentation you specifically said:

Le vice-président : Oui. Alors que je siégeais au sein du comité il y a quelques années, j'ai été frappé par le niveau d'émission des grands navires, par rapport à celui des véhicules sur une autoroute. Il était tellement plus élevé qu'il semblait évident qu'il nous fallait nous attaquer au secteur maritime et inciter ses membres à passer au GNL.

Combien d'autres développements prévoyez-vous en ce qui concerne le transport maritime canadien et mondial?

M. Burrows : Un assez grand nombre. En fait, je dirais un très grand nombre. Nous avons établi une norme très audacieuse. Nos objectifs sont plus ambitieux que ceux de l'Accord de Paris.

Comme vous le savez, les secteurs aérien et maritime n'ont pas été inclus dans l'Accord de Paris. C'est la raison pour laquelle nous travaillons en parallèle, afin de mettre en place notre propre accord. Tout comme l'industrie aérienne, notre situation est plutôt unique dans le monde des transports parce que nous sommes assujettis à une réglementation mondiale. L'OMI et l'OACI sont toutes deux des organismes de l'ONU. Dans notre cas, l'OMI est établie à Londres. Toutes les décisions sont transmises à tous les pays qui ont signé la convention, y compris le Canada.

Une réduction de quelque 50 p. 100 d'ici 2050 constitue un objectif très ambitieux. Nous avons beaucoup de travail à accomplir. La prochaine étape consiste à circonscrire la combinaison de règlements et de pratiques à adopter. Le GNL sera assurément l'un des moyens qui nous permettront de réussir. Je soupçonne que les biocarburants et d'autres combustibles de rechange feront partie du mélange de mesures à prendre, de même qu'une optimisation accrue de l'efficacité des navires.

Les nouveaux navires écoénergétiques des armateurs canadiens, qui arrivent au Canada, sont de calibre mondial. Ils sont plutôt spéciaux. Comme vous l'avez laissé entendre, chaque navire transporte jusqu'à 30 000 tonnes de produits. Il s'agit donc, d'emblée, d'opérations extrêmement efficaces. Avec un litre de carburant, nous pouvons déplacer une tonne de produits sur une distance de près de 250 kilomètres, ce qui est de loin supérieur au rendement du transport routier ou ferroviaire.

D'un point de vue purement fondé sur le carburant et les émissions de carbone, les navires sont probablement 500 ou 600 p. 100 plus efficaces que les camions, par exemple, car un navire équivaut à 1 000 camions ou plus. Cela fait donc une énorme différence au chapitre de l'empreinte écologique. C'est extraordinaire.

Le sénateur Massicotte : Merci, monsieur Burrows, d'être parmi nous ce matin.

Au cours de votre exposé, vous avez prononcé précisément les paroles suivantes :

It is our view that should a province be required or choose to use the backstop system versus current provincially proposed cap-and-trade programs, it would create an undue administrative burden on the marine sector in Canada and would unfairly disadvantage domestic shippers.

What is the backstop system? Just to be clear, what are you referring to there?

Mr. Burrows: I am referring to the system as detailed in this act. This is the backstop with the formulas. It's a bit of a complicated process, and that's part of our challenge too.

Typically, if you look at a ship coming in or moving from Montreal all the way up to Thunder Bay, it crosses the border 24 times on average. We report to Transport Canada. We will be reporting as well under new IMO rules come January 1, 2019. This adds additional potential complication, the way it is reported, in how we would have to track our consumption on one voyage to meet that backstop requirement. It can get complicated in our business.

Senator Massicotte: You're referring to the legislation per se.

Mr. Burrows: Yes.

Senator Massicotte: You're not one of those that are deemed to be trade-exposed high emitters.

Mr. Burrows: No.

Senator Massicotte: You are indeed a regular.

Mr. Burrows: Yes, we're not in that heavy emitter club.

Senator Massicotte: Are you referring to both systems, in other words, the federal system or the provincially proposed cap and trade with quotas unacceptable to you because they would cause an unfair administrative burden?

Mr. Burrows: For example, Ontario right now has a cap-and-trade system and Quebec is there too. We can live with the way those systems work.

Senator Massicotte: It's the federal system you don't like. You don't mind the provincial system.

Selon nous, si une province doit adopter le filet de sécurité ou choisit de le faire au lieu d'avoir recours aux programmes provinciaux actuellement proposés de plafonnement et d'échange, cela créerait un fardeau administratif excessif pour le secteur du transport maritime au Canada, et cela désavantagerait injustement les transporteurs canadiens.

Quel est ce filet de sécurité? Soyons clairs. À quoi vos propos font-ils allusion?

M. Burrows : Je fais allusion au système décrit dans la loi. Il s'agit du filet de sécurité et des formules qui l'accompagnent. C'est un processus légèrement compliqué, et c'est aussi ce qui nous pose en partie un problème.

Habituellement, si vous prenez un navire qui arrive à Montréal ou qui part de cette ville pour se rendre jusqu'à Thunder Bay, il franchit la frontière 24 fois en moyenne. Nous rendons des comptes à Transports Canada. Selon les nouvelles règles de l'OMI, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2019, nous rendrons également des comptes à l'OMI. Compte tenu de la façon dont nous serions tenus de garder la trace de notre consommation pendant un voyage, afin de respecter les exigences du filet de sécurité, et de déclarer cette information, cela pourrait compliquer davantage notre travail. Nos activités peuvent devenir compliquées.

Le sénateur Massicotte : Vous faites allusion à la mesure législative en tant que telle.

M. Burrows : Oui.

Le sénateur Massicotte : Vous ne faites pas partie de ceux qui sont réputés être des émetteurs importants tributaires du commerce.

M. Burrows : Non.

Le sénateur Massicotte : Vous êtes, effectivement, un émetteur ordinaire.

M. Burrows : Oui, nous ne faisons pas partie du club des émetteurs importants.

Le sénateur Massicotte : Faites-vous allusion aux deux systèmes? Autrement dit, le système fédéral et le système provincial de plafonnement et d'échange assorti de quotas sont-ils inacceptables parce qu'ils vous imposeraient un fardeau administratif inéquitable?

M. Burrows : Par exemple, en ce moment, la province de l'Ontario met en œuvre un système de plafonnement et d'échange, et le Québec en est également là. Nous pouvons tolérer la façon dont ces systèmes fonctionnent.

Le sénateur Massicotte : C'est le système fédéral qui vous déplaît. Le système provincial ne vous dérange pas.

Mr. Burrows: Right.

Senator Massicotte: Why would you worry about that when Quebec, Ontario and most provinces have already dictated which system they are to follow? There are only one or two provinces that have yet to decide their pattern. If one or two provinces do it, obviously it is not a problem in Saskatchewan and Manitoba; there are not many ships there.

Mr. Burrows: It is if we were to see a change in Ontario in the future.

Senator Massicotte: You're okay with the cap and trade in Ontario and Quebec.

Mr. Burrows: Yes, status quo is fine.

Senator Massicotte: At the very end in your last paragraph you seem to be saying, in spite of that, that you don't want to be subjected to the federal or provincial systems. You want to be subject to the international commitments you have made. Is that my understanding?

Mr. Burrows: That's the way the Ontario system allows us to be subjected to the international system de facto. That's why we're happy with the status quo in Ontario.

Senator Massicotte: Describe to me briefly the international system in 20 seconds or less. In the fundamental structure of the provincial systems there is a level of taxation.

In other words, in the federal system if you're larger it's 30 per cent and if not it's 100 per cent. You're immediately motivated to innovate and minimize the CO_2 and structure in every province where the credits or the freebies go down gradually to maintain that pressure to cut your emissions.

Is the international system somewhat the same? I know the aeronautical is not. They don't pay any CO_2 if they maintain the program. What's the proposed marine system? How does that compare structurally?

Mr. Burrows: This is all new, so that will be decided over the next six months, likely by November. The first step was to set the goal, which was the 50 per cent reduction by 2050. Then the next step, again at IMO, is to finalize what that structure will look like to get there.

M. Burrows : C'est exact.

Le sénateur Massicotte : Pourquoi vous préoccuperiez-vous de cela, alors que le Québec, l'Ontario et la plupart des provinces ont déjà indiqué le système qu'elles allaient mettre en œuvre? Il y a seulement une ou deux provinces qui n'ont pas encore décidé ce qu'elles feraient. Bien qu'une ou deux provinces soient dans cette situation, ce n'est manifestement pas un problème en Saskatchewan et au Manitoba, étant donné qu'il n'y a pas beaucoup de navires là-bas.

M. Burrows : C'est l'éventualité d'un changement à venir en Ontario qui nous préoccupe.

Le sénateur Massicotte : Le système de plafonnement et d'échange de l'Ontario et du Québec ne vous pose pas problème.

M. Burrows : Oui, le statu quo est acceptable.

Le sénateur Massicotte : Dans le tout dernier paragraphe de votre exposé, vous semblez dire qu'en dépit de cela, vous ne souhaitez pas être assujetti au système fédéral ou provincial. Vous voulez respecter les engagements internationaux que vous avez pris. Mon interprétation était-elle correcte?

M. Burrows : Ce qui nous plaît, c'est le fait que le système ontarien nous permet d'office d'être assujettis au système international. Voilà pourquoi le statu quo en Ontario nous convient.

Le sénateur Massicotte : Veuillez me décrire brièvement le système international en 20 secondes ou moins. Dans la structure fondamentale des systèmes provinciaux, on retrouve un niveau de taxation.

En d'autres termes, selon le système fédéral, si vous êtes un grand émetteur, le pourcentage s'élève à 30 p. 100, sinon le pourcentage s'élève à 100 p. 100. Vous êtes immédiatement incités à innover et à réduire au minimum vos émissions de CO_2, et la structure dans chaque province, où les crédits et les exemptions diminuent graduellement, maintient la pression exercée pour vous pousser à réduire vos émissions.

Le système international est-il un peu le même? Je sais que, dans le secteur de l'aéronautique, ce n'est pas le cas. S'ils maintiennent le programme, ils ne paient rien pour leurs émissions de CO_2. Quel est le système maritime proposé? Comment se compare-t-il d'un point de vue structurel?

M. Burrows : Il est tout nouveau. Par conséquent, sa structure sera choisie au cours des six prochains mois; probablement d'ici novembre. La première étape consistait à établir l'objectif, à savoir la réduction de 50 p. 100 d'ici 2050. La prochaine mesure que prendra, encore une fois, l'OMI consistera à déterminer pour de bon à quoi ressemblera la structure qui nous permettra d'atteindre l'objectif.

I can't answer that question yet. We are in the process of putting it together.

Senator Massicotte: You're saying that you don't want to be under the provincial or federal system. You want to be subject to the international system that will be defined in the future.

Mr. Burrows: Ultimately, we don't want to be double-taxed. It would be ludicrous to have a duplicative system, particularly in our industry where we're in the same bathtub competing against U.S. ships every day in the Great Lakes/St. Lawrence system. International ships are coming and going. Again, this would be duplicative if we were subjected to a backstop.

Senator Massicotte: I am sure you appreciate that there's a lineup at the door. Everybody wants to be exempted from the system. We're a bit cynical when a lot of people say, "Why not us?" I appreciate your point of view on that.

Mr. Burrows: As I said, we do have the alternative. We're a bit unique. Air is pretty much in the same boat, in the sense that they have a system in place as well.

Senator Wetston: It's my understanding that the marine industry is primarily regulated by the federal government. Isn't that the case?

Mr. Burrows: It's regulated first and foremost by IMO and then Canada, as a signatory to the IMO convention, comes home and writes regulations in keeping with the IMO convention.

Senator Wetston: The reason I am asking is that obviously the scheme allows for provinces to introduce a price for pollution or a price for carbon according to what they think is in their best interest.

Ontario and Quebec have chosen cap and trade, which you're obviously comfortable with. You're probably uncomfortable with B.C., I take it.

Mr. Burrows: Yes.

Senator Wetston: Can you give me a sense of the significance of that with respect to marine traffic in and out of Canada?

Mr. Burrows: Are you suggesting what is the significance from a fuel cost perspective?

Senator Wetston: From the implication of carbon tax and cap-and-trade issues, other than just complexity.

Je ne peux pas encore répondre à votre question. Nous sommes en train de mettre au point le système.

Le sénateur Massicotte : Vous dites que vous ne souhaitez pas être assujettis au système provincial ou fédéral. Vous voulez être soumis au système international qui sera défini dans les mois à venir.

M. Burrows : Au final, nous ne voulons pas être taxés deux fois. Il serait ridicule d'avoir un dédoublement de système, en particulier dans notre industrie, où nous entrons quotidiennement en concurrence avec les navires américains dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les navires internationaux vont et viennent. Je le répète, nous serions doublement taxés, si nous étions assujettis à un filet de sécurité.

Le sénateur Massicotte : Je suis sûre que vous comprenez que l'on fait la file à notre porte. Tous les gens souhaitent être exemptés du système. Lorsque les gens sont nombreux à demander : « Pourquoi pas nous? », nous devenons un peu cyniques. Cependant, je comprends votre point de vue à ce sujet.

M. Burrows : Comme je l'ai indiqué, nous avons une solution de rechange. Notre cas est un peu particulier. L'industrie aérienne est à peu près dans le même bateau que nous, en ce sens qu'elle a aussi mis un système en place.

Le sénateur Wetston : Je crois comprendre que l'industrie du transport maritime est principalement réglementée par le gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

M. Burrows : Elle est réglementée d'abord par l'OMI, puis le Canada, en tant que pays signataire de la convention de l'OMI, prend ses propres règlements, en respectant la convention de l'OMI.

Le sénateur Wetston : Je pose la question parce qu'évidemment, le régime permet aux provinces de mettre en œuvre une tarification de la pollution ou d'imposer un prix sur le carbone, selon ce qui leur semble être dans leur intérêt.

L'Ontario et le Québec ont choisi un système de plafonnement et d'échange, avec lequel vous êtes manifestement à l'aise. Je suppose que le système de la Colombie-Britannique vous rend probablement mal à l'aise.

M. Burrows : Oui.

Le sénateur Wetston : Pouvez-vous me donner une idée de l'importance que cela revêt pour les transporteurs maritimes qui entrent et sortent du Canada?

M. Burrows : Voulez-vous parler de l'importance que cela a du point de vue des coûts en carburant?

Le sénateur Wetston : Du point de vue des conséquences qu'aurait une taxe sur le carbone ou un système de plafonnement et d'échange, outre leur complexité.

Mr. Burrows: If you look at the background of using the formulas outlined in Bill C-74, we've done some calculations. Initially, we would probably be subjected to about $6 million, based on initial 2018 rates. That would then transition and grow to almost $30 million a year in terms of final rates.

Senator Wetston: Is that sort of a price for Canada as opposed to just B.C.?

Mr. Burrows: Yes, that would be a Canadian approach.

Senator Wetston: It would depend on the price of carbon, I take it.

Mr. Burrows: It would, and again prices are outlined.

Senator Wetston: You're asking to be excluded from this part, but you're not asking to be excluded from a program that puts a price on pollution.

Mr. Burrows: I don't know exactly what you mean by that.

Senator Wetston: You're satisfied with cap and trade in both Quebec and Ontario as I understand it.

Mr. Burrows: Right.

Senator Wetston: That is a different approach to putting a price on carbon.

Mr. Burrows: Right. It ultimately goes back to what we will be subjected to under IMO, which is really where the game is from a shipping perspective.

This is partly because it's such a fluid industry literally, no pun intended, where boats float everywhere. There is a logic to having a single system. To the extent that there will be a price on pollution as part of the IMO scheme, we will be content with that and will live with that.

Senator Wetston: Would you be satisfied if the federal government said it's important that there be a price of carbon associated with your industry? I understand all the work you're doing, the eco shipping and very positive things like that.

Just speaking out loud for a moment, I will put it this way: For your industry, provided you are fully compliant with the standards set by the IMO and those standards put a price on pollution that is acceptable to the federal government, would you be satisfied with that?

M. Burrows : En ce qui concerne l'utilisation des formules présentées dans le projet de loi C-74, nous avons fait quelques calculs. Initialement, nous assumerions probablement des frais d'environ 6 millions de dollars, selon les taux initiaux de 2018. Puis ces frais passeraient à près de 30 millions de dollars par année, en fonction des taux finaux.

Le sénateur Wetston : Est-ce en quelque sorte le coût à l'échelle nationale, par opposition à celui en Colombie-Britannique?

M. Burrows : Oui, ce serait le coût en fonction de l'approche canadienne.

Le sénateur Wetston : Je suppose que cela dépendrait du prix du carbone.

M. Burrows : Oui, et je précise encore une fois que ces prix sont indiqués.

Le sénateur Wetston : Vous demandez d'être exemptés de cette partie, mais non d'un programme qui tarifie la pollution.

M. Burrows : Je ne sais pas au juste ce que vous entendez par là.

Le sénateur Wetston : Je crois comprendre que vous êtes satisfait du système de plafonnement et d'échange du Québec et de l'Ontario.

M. Burrows : C'est exact.

Le sénateur Wetston : Cette approche diffère de la fixation d'un prix sur le carbone.

M. Burrows : C'est exact. En fin de compte, tout dépend du régime de l'OMI auquel nous serons assujettis, puisque c'est au sein de cette organisation que les choses se passent vraiment pour l'industrie du transport maritime.

C'est, en partie, parce que cette industrie est littéralement fluide, sans vouloir faire de mauvais jeux de mots. Les bateaux vont partout. Il est logique d'avoir un système unique. Dans la mesure où le régime de l'OMI comprendra une tarification de la pollution, nous nous satisferons de cela et tolérerons ce régime.

Le sénateur Wetston : Seriez-vous satisfaits si le gouvernement fédéral soutenait qu'il est important qu'un prix sur le carbone soit associé à votre industrie? Je comprends tout le travail que vous accomplissez, le transport maritime vert et toutes les mesures très positives de ce genre que vous prenez.

Pendant un moment, je vais présenter à voix haute les choses sous cet angle : à condition que votre industrie respecte entièrement les normes établies par l'OMI et que ces normes prévoient une tarification de la pollution que le gouvernement fédéral trouve acceptable, cela vous satisferait-il?

Mr. Burrows: Yes, I think we would.

Senator Neufeld: In the Ontario and Quebec cap and trade, did they give you a cap? Is it that they didn't give you a cap, or what took place there that would make you happy?

Mr. Burrows: In essence, we're not subjected to that.

Senator Neufeld: You were taken out.

Mr. Burrows: Exactly.

Senator Neufeld: You're happy with cap and trade because it doesn't apply to you at all.

Mr. Burrows: Exactly. We're not involved in the trading.

Senator Neufeld: It gets pretty easy to be happy about that.

Mr. Burrows: We're not trading. We're not into the auction, the annual market and those sorts of things.

Senator Neufeld: That helps me to understand it a bit. I can understand why the industry is so happy with that.

You're under nothing, then.

Mr. Burrows: No, we're under IMO.

Senator Neufeld: However, it still hasn't been developed with IMO.

Mr. Burrows: We're in the process of doing that right now.

Senator Neufeld: The fourth bullet of your presentation talks about:

> . . . by 50 per cent by 2050 despite increasing trade and puts the industry on a path to complete decarbonization of the sector.

Can you tell me what you mean by "complete decarbonization" of your sector?

Mr. Burrows: To achieve that level of reduction is the major first step, but the goal beyond 2050 is for complete elimination of carbon. Basically, we'll be moving to alternative fuels that have no carbon emissions associated with them. That's the desired path beyond 2050.

M. Burrows : Je pense que oui.

Le sénateur Neufeld : Dans le cadre de leur système de plafonnement et d'échange, les gouvernements ontarien et québécois vous ont-ils attribué un plafond? Est-ce qu'ils ont omis de vous attribuer un plafond, ou quels échanges avez-vous eus avec eux qui vous rendent heureux?

M. Burrows : Essentiellement, nous ne sommes pas assujettis à ce système.

Le sénateur Neufeld : Vous en avez été exclus.

M. Burrows : Exactement.

Le sénateur Neufeld : Le système de plafonnement et d'échange vous satisfait parce qu'il ne s'applique nullement à vous.

M. Burrows : Exactement. Nous ne participons pas aux échanges.

Le sénateur Neufeld : Il est plutôt facile d'être satisfait de cela.

M. Burrows : Nous n'échangeons pas de crédits ou de droits, et nous ne participons pas à la vente aux enchères du carbone, au marché annuel et aux activités de ce genre.

Le sénateur Neufeld : Cela m'aide un peu à comprendre. Je peux comprendre la raison pour laquelle votre industrie est tellement heureuse de cela.

Vous n'êtes donc assujettis à rien.

M. Burrows : Non, nous sommes assujettis à l'OMI.

Le sénateur Neufeld : Cependant, l'OMI n'a pas encore élaboré son système.

M. Burrows : Nous sommes en train de le faire en ce moment.

Le sénateur Neufeld : À la quatrième puce de votre exposé, il est question d'une réduction :

> [...] de 50 p. 100 d'ici 2050, malgré l'augmentation des échanges commerciaux, ce qui engagera l'industrie dans une voie de décarbonisation complète du secteur.

Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par « décarbonisation complète » de votre secteur?

M. Burrows : La première étape majeure consiste à atteindre ce niveau de réduction, mais, au-delà de 2050, le régime visera à éliminer complètement le carbone. Essentiellement, nous passerons à d'autres carburants auxquels aucune émission de carbone n'est associée. C'est la voie que nous désirons suivre au-delà de 2050.

Senator Neufeld: That's a laudable goal. Can you give me a hint of what you think that would be? You must be thinking about some of that now.

Mr. Burrows: LNG is certainly a big part of the initial move. Biomethane fuels such as that will probably be in the mix on the fuel side.

In the meantime, we have many operational measures, partly under regulation 2, to reduce fuel consumption. It's a bit of a mix, quite frankly. It's a buffet of a number of different measures.

I'd be happy to come in at some time so that we could spend a bit of time on that because there's a lot going on.

Senator Neufeld: It's interesting.

When you say you don't like the B.C. system on the West Coast, has the industry on the West Coast under the B.C. system found themselves to be financially disadvantaged in a huge way?

Have they lost business? Can you tell me that the marine industry on the West Coast has lost business and to whom they have lost business because of a carbon tax?

Mr. Burrows: First, I don't speak for the West Coast industry.

Senator Neufeld: No, but you mentioned it. That's why I am asking.

Mr. Burrows: Yes. I am certainly aware of the scheme. I know there is quite a concern about competitiveness vis-à-vis the northwest Pacific U.S. ports, L.A. to some extent but Seattle perhaps most importantly.

What some of those competitive impacts have been as a result of the tax, I can't tell you precisely. I'd be happy to look into that and tell you.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you, Mr. Burrows. You talked about shipowners. If I understood correctly, it is the Canadian shipowners who are members of the Chamber of Marine Commerce.

When it comes to reducing greenhouse gases, currently pollution is not only produced by ships whose owners are Canadians. What is your position concerning the responsibility of shipowners? I could mention the ships that pass in front of

Le sénateur Neufeld : C'est une intention louable. Pouvez-vous me donner un indice de ce en quoi cela consistera, selon vous? Vous devez réfléchir à certains de ces aspects en ce moment.

M. Burrows : Le GNL représente certainement une part importante du changement initial. Au chapitre des carburants, il y aura probablement une combinaison de carburants à base de biométhane, comme celui-là.

Dans l'intervalle, en partie en vertu du règlement 2, nous prendrons de nombreuses mesures opérationnelles pour réduire notre consommation de carburant. En toute honnêteté, il s'agit un peu d'un mélange de mesures. Il y a une foule de différentes mesures à prendre.

Je serais heureux de revenir, à un moment donné, afin que nous puissions passer un peu de temps à parler de ces enjeux, car il se passe beaucoup de choses.

Le sénateur Neufeld : C'est intéressant.

Vous dites que vous n'aimez pas le système de la Colombie-Britannique, sur la côte Ouest, mais est-ce que l'industrie de la côte Ouest a été énormément désavantagée par ce système?

Les entreprises ont-elles perdu des occasions d'affaires? Pouvez-vous m'affirmer que l'industrie maritime de la côte Ouest a perdu des occasions d'affaires et me préciser au profit de qui, à cause d'une taxe sur le carbone?

M. Burrows : Premièrement, je ne parle pas au nom de l'industrie de la côte Ouest.

Le sénateur Neufeld : Non, mais vous l'avez mentionnée. C'est la raison pour laquelle je vous pose cette question.

M. Burrows : Oui. Je suis assurément au courant du régime. Je sais qu'on se préoccupe énormément de la compétitivité par rapport aux ports américains de la région du Pacifique Nord-Ouest — de Los Angeles dans une certaine mesure, mais peut-être surtout de Seattle.

Je ne peux pas vous donner les répercussions concurrentielles précises de la taxe. Je me ferai un plaisir de me pencher là-dessus et de vous en informer.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci, monsieur Burrows. Vous avez parlé des propriétaires de navire. Si j'ai bien compris, ce sont les propriétaires canadiens de navire qui sont membres de la Chambre de commerce maritime.

Dans le cas de la réduction des gaz à effet de serre, la pollution actuelle n'est pas produite uniquement par des propriétaires canadiens ou des vaisseaux dont les propriétaires sont canadiens. Quelle est votre position sur la responsabilité des propriétaires de

l'île d'Orléans, where I live. There are increasingly large ships going by at increasing speeds, which makes them burn more fuel, and probably means that they pollute more.

Let's imagine a system that would theoretically help reduce greenhouse gas emissions. When it comes to the exemption that you are requesting for Canadian shipowners, would it also apply to all marine activity conducted in Canadian waters? In other words, would it concern all of the pollution that is produced by foreign-owned ships?

Mr. Burrows: If you don't mind, I will answer in English.

[*English*]

Canadian shipowners are my members, not international shipowners. As shipowners, regardless of whether we're Canadian or international, we both drive our ships by île d'Orléans every day. You'll see various different flags, including Canadian flags, but we are all subjected to the same regime under IMO.

If I were speaking on behalf of international shipowners, I would be saying the same. As we are global because we're subjected to IMO, that's where the regulations and the carbon scheme are coming into place. I would have the same argument for them.

Senator Massicotte: I want to make reference to the way you responded to Senator Neufeld when you said that you do not represent the B.C. maritime. Yet, from your presentation you seem to represent all maritime companies including the West, right?

Mr. Burrows: No. I did preface with the territories. It's Great Lakes, St. Lawrence, East Coast and Arctic.

Senator Massicotte: I thought your presentation went on to say the maritime sector in Canada or the United States.

Mr. Burrows: I defined it further. There isn't that much Canadian activity on the B.C. coast, with the exception of ferries and some barges. The main shipping activity is primarily international in and out of Prince Rupert and Vancouver, of course.

Senator Massicotte: As a question of interest, do you know how many oil tankers per month or per day there are in the Port of Vancouver compared to the St. Lawrence Seaway?

vaisseau? Je pense à ceux qui passent devant l'île d'Orléans, où j'habite. Il y a des bâtiments de plus en plus gros qui circulent de plus en plus vite, ce qui leur fait consommer plus d'essence, et probablement qu'ils polluent davantage.

Pensons à un système qui devrait en principe aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Est-ce que votre position, par rapport à l'exemption que vous demandez pour les propriétaires canadiens de navire, s'applique aussi à tout le reste de l'activité maritime qui est menée dans les eaux canadiennes? C'est-à-dire que cela concernerait aussi toute la pollution qui est produite par des navires qui sont de propriété étrangère.

M. Burrows : Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[*Traduction*]

Ce sont les armateurs canadiens qui sont nos membres, et non les armateurs étrangers. En tant qu'armateurs, que nous soyons des Canadiens ou des étrangers, nous longeons tous l'île d'Orléans au quotidien. Vous allez voir des pavillons très variés, dont des pavillons canadiens, mais nous sommes tous soumis au même régime, soit celui de l'Organisation maritime internationale, l'OMI.

Si je parlais au nom des armateurs étrangers, je dirais la même chose. Nous sommes tous, à l'échelle mondiale, soumis à l'OMI, et c'est là que les règlements et le régime relatif au carbone sont mis en vigueur. J'aurais les mêmes arguments pour eux aussi.

Le sénateur Massicotte : Je veux revenir sur votre réponse au sénateur Neufeld, quand vous lui avez dit que vous ne représentez pas l'industrie maritime de la Colombie-Britannique. Cependant, selon votre déclaration liminaire, vous semblez représenter toutes les entreprises maritimes, y compris celles de l'Ouest, n'est-ce pas?

M. Burrows : Non. J'ai bien précisé initialement les territoires. Ce sont les Grands Lacs, le Saint-Laurent, la côte Est et l'Arctique.

Le sénateur Massicotte : Je pensais que vous aviez dit, dans votre exposé, que c'était le secteur maritime au Canada ou aux États-Unis.

M. Burrows : J'ai précisé la définition. Il n'y a pas tant d'activité sur la côte de la Colombie-Britannique, à l'exception des traversiers et des barges. L'activité de navigation est essentiellement internationale, et se concentre sur Prince Rupert et Vancouver, bien entendu.

Le sénateur Massicotte : J'ai une autre question d'intérêt. Connaissez-vous le nombre de pétroliers par mois ou par jour qu'il y a dans le port de Vancouver, par comparaison avec la Voie maritime du Saint-Laurent?

Mr. Burrows: I don't know what is the level of activity. I couldn't tell you on the West Coast.

The Deputy Chair: I am sure the marine authority out there would have numbers.

Mr. Burrows: And the Chamber of Shipping of B.C., which is a sister organization.

The Deputy Chair: They would have the numbers. Good to see you again, Mr. Burrows.

Mr. Burrows: Good to see you, senator.

The Deputy Chair: Thank you for your statement and your time today. We will now await our witness from California.

Honourable senators, we will continue with the third portion of this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are continuing our study on Part 5 of Bill C-74.

We now welcome by video conference from Sacramento, California, Rajinder Sahota, Assistant Division Chief, California Air Resources Board.

Ms. Sahota, thank you for joining us. We are sorry for the delay. I invite you to proceed with your opening statement, after which we will go to a question and answer session.

Rajinder Sahota, Assistant Division Chief, California Air Resources Board: Good morning from the West Coast, and thank you for the invitation to share our experience in California with the committee and respond to any questions this morning.

We are greatly encouraged to see more jurisdictions at the subnational and national levels taking important leadership action to address climate change, a critical issue that affects all of us.

As you may know, California has developed an economy-wide cap-and-trade program to help our state reduce our greenhouse gas emissions to the 1990 level by 2020 and achieve our 2030 target of 40 per cent below 1990 levels. The cap-and-trade program is just one of a suite of complementary policies in California. We do have other policies on renewable electricity, the low-carbon fuel standard and advanced clean cars.

At this time I am very happy to share with you that we are well on our way to achieving the 2020 target early, and we are in the process of enhancing our existing programs to help achieve our 2030 targets.

M. Burrows : Je ne connais pas le niveau d'activité. Je ne pourrais pas vous le dire, pour la côte Ouest.

Le vice-président : Je suis sûr que l'administration maritime là-bas aurait les nombres.

M. Burrows : Et la Chamber of Shipping of B.C., qui est une organisation apparentée à la nôtre.

Le vice-président : Ils auraient les nombres. J'ai été ravi de vous revoir, monsieur Burrows.

M. Burrows : Moi de même, sénateur.

Le vice-président : Je vous remercie de votre exposé et du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui. Nous allons maintenant attendre notre témoin de la Californie.

Honorables sénateurs, nous allons passer à la troisième partie de notre séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude de la partie 5 du projet de loi C-74.

Nous accueillons maintenant, par vidéoconférence, Mme Rajinder Sahota, chef divisionnaire adjointe à la California Air Resources Board, qui se trouve à Sacramento, en Californie.

Madame Sahota, merci de vous joindre à nous. Nous sommes désolés de vous avoir fait attendre. Je vous invite à présenter votre déclaration liminaire, après quoi nous passerons aux questions et réponses.

Rajinder Sahota, chef divisionnaire adjointe, California Air Resources Board : Je vous salue de la côte Ouest, je vous remercie de m'avoir invitée à vous faire part de notre expérience en Californie et je serai ravie de répondre à toutes vos questions.

Nous trouvons très encourageant de voir un nombre croissant d'administrations infranationales et nationales faire preuve de leadership et mettre en place des mesures pour s'attaquer aux changements climatiques, un enjeu crucial qui nous touche tous.

Comme vous le savez peut-être, la Californie a conçu un programme de plafonnement et d'échange s'appliquant à l'ensemble de l'économie et devant aider notre État à abaisser ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de 1990 d'ici 2020, et à atteindre notre cible de 2030, soit 40 p. 100 de moins d'émissions qu'en 1990. Le programme de plafonnement et d'échange n'est qu'un des éléments d'un ensemble de politiques complémentaires en Californie. Nous avons en effet d'autres politiques visant les sources renouvelables de production d'électricité, la norme sur les carburants à basse teneur de carbone et les voitures non polluantes de pointe.

Je suis très contente de pouvoir vous annoncer aujourd'hui que nous sommes sur la bonne voie d'atteindre à l'avance notre cible de 2020, et nous travaillons en ce moment à améliorer nos

programmes existants afin de pouvoir atteindre nos cibles de 2030.

Here in California, in assessing which carbon pricing mechanism would work best for us, we assess multiple factors, including those mandated by our own legislature. This included balancing many of these factors to develop a program that would ensure we achieved our emission reduction targets in a way that didn't overburden our economy, facilitating partnerships and linkages with other jurisdictions embarking on the same path, protecting our electricity and natural gas ratepayers and complementing our other air pollution programs at the state level.

Ici, en Californie, pour déterminer le mécanisme de tarification du carbone qui fonctionnerait le mieux pour nous, nous avons évalué de multiples facteurs, dont ceux que notre propre corps législatif exigeait. Il s'agissait notamment de mettre bon nombre de ces facteurs en équilibre afin de concevoir un programme qui nous permettrait assurément d'atteindre nos cibles de réduction des émissions d'une façon qui ne surchargerait pas notre économie, de faciliter les partenariats et les liens avec d'autres administrations se lançant sur la même voie, de protéger nos consommateurs d'électricité et de gaz naturel et d'enrichir nos autres programmes de lutte contre la pollution atmosphérique à l'échelle de l'État.

Specifically on carbon pricing, we assessed several alternatives before settling on the cap-and-trade program. We looked at a carbon tax. We also looked at direct regulations, which would have meant no carbon pricing mechanism in California.

Plus précisément en ce qui concerne la tarification du carbone, nous avons évalué plusieurs solutions avant d'arrêter notre choix sur le programme de plafonnement et d'échange. Nous avons envisagé une taxe sur le carbone. Nous avons aussi envisagé des règlements directs, ce qui aurait exclu tout mécanisme de tarification du carbone en Californie.

From our assessment and for California, we determined that a cap-and-trade program provides the highest certainty for achieving our targets. It also meets many of the other legislative mandates I mentioned earlier. The declining cap on greenhouse gas emissions provides the highest certainty of achieving our emission targets. We did an uncertainty analysis and with our suite of complementary policies we have a greater than 90 per cent chance based on our modelling of achieving our 2030 target. A cap-and-trade program also ensures flexibility for businesses and how they can comply, while ensuring we are following the lowest greenhouse gas reductions cross the economy. This means we are minimizing impacts to consumers and the economy while still meeting our GHG mandate.

Après cette évaluation, pour la Californie, nous avons conclu qu'un programme de plafonnement et d'échange offre la certitude la plus grande pour l'atteinte de nos cibles. Il répond aussi à bon nombre des autres mandats législatifs que j'ai mentionnés tout à l'heure. Le plafond décroissant sur les émissions de gaz à effet de serre nous donne la certitude la plus élevée d'atteindre nos cibles en matière d'émissions. Nous avons réalisé une analyse d'incertitude, et avec notre ensemble de politiques complémentaires, nous avons plus de 90 p. 100 de chance d'atteindre notre cible de 2030, selon notre modélisation. Un programme de plafonnement et d'échange garantit aussi aux entreprises d'avoir de la flexibilité concernant la façon dont elles peuvent se conformer tout en nous permettant de suivre les plus faibles réductions d'émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de l'économie. Cela signifie que nous réduisons au minimum les incidences sur les consommateurs et l'économie, tout en nous acquittant de notre mandat en matière d'émissions de GES.

In fact, we have demonstrated through our climate policies, including the cap-and-trade program, that our economy continues to grow, even while emissions are decreasing. At this time California is ranked as the fifth largest economy in the world, and for the last three or four years we were ranked as the sixth largest economy. The market program can better address the potential for emissions leakage, which allows for data-driven allocation of allowances to ensure our industries are not trade-exposed because there are no other carbon pricing or climate actions in other regions where they face competition.

En fait, nous avons démontré, par nos politiques sur le climat, et notamment par notre programme de plafonnement et d'échange, que notre économie continue de croître alors même que les émissions diminuent. En ce moment, la Californie se situe au cinquième rang des économies dans le monde, alors qu'elle était au sixième rang au cours des trois ou quatre dernières années. Le programme de marché est mieux adapté au risque de fuite d'émissions, car il permet la délivrance de droits d'émission en fonction des données, ce qui garantit à nos industries de ne pas être exposées au commerce à cause de l'absence de mesures relatives à la tarification du carbone ou aux changements climatiques dans d'autres régions où elles doivent faire face à la concurrence.

Also, by including an auction mechanism, we allow for price discovery. There are revenues generated through this auction mechanism that have been used to benefit electricity ratepayers and to invest in specific greenhouse gas reduction programs designed to benefit some of our low-income households and disadvantaged communities in the state.

We also realize that our well-designed cap-and-trade program is tailor made for linking with similar programs. That brings me to one of the largest successes of our program to date. We have effectively demonstrated that we can link our cap-and-trade program with other subnational systems internationally. This is one of the few international linkages in the world right now.

Our linkage with Quebec in 2014 and the recent linkage with Ontario this year have leveraged the strengths of our respective programs into a larger carbon market that is expected to allow for greater greenhouse gas emission reductions than any of our programs alone. Each of our programs has resulted in infrastructure and implementation features that are effective and understood by the regulated community. This is demonstrated through the high compliance rates that we have seen and the continuing emission reductions in our jurisdictions.

This existing infrastructure of our linked program can assist other jurisdictions seeking to join or follow the same model. You may be well aware that last week Nova Scotia mentioned they will be utilizing our administrative structure for our program as they seek to implement their own cap-and-trade program, while not choosing to link with the Western Climate Initiative partners at this time.

In summary, we have found in actual practice over the last five years that a cap-and-trade program provides the most cost effective way to reduce greenhouse gas emissions while protecting against emissions leakage, facilitating partnerships and linkages with other programs and resulting in emissions reductions certainty. Our program has provided our regulated community both the flexibility and certainty needed to set us on a path to achieving our emission reduction targets without jeopardizing the economy. Our program has resulted in direct benefits to disadvantaged and had low-income communities with its cost effectiveness and the investment of our auction proceeds. For us, we are looking at expanding our partnerships and continuing to talk with other jurisdictions in the U.S., Canada and other national countries such as Mexico and the EU.

De plus, en intégrant au régime un mécanisme d'enchère, nous permettons la détermination du prix. Dans certains cas, les revenus générés par ce mécanisme d'enchère ont été utilisés au bénéfice des consommateurs d'électricité et ont été investis dans des programmes précis de réduction des gaz à effet de serre conçus pour profiter à certains de nos ménages à faible revenu et à certaines des collectivités désavantagées de l'État.

Nous constatons également que notre programme bien conçu de plafonnement et d'échange est idéal pour les liens avec des programmes semblables. Cela m'amène à vous parler d'un des plus grands succès de notre programme à ce jour. Nous avons effectivement démontré que nous pouvons faire un lien entre notre programme de plafonnement et d'échange et d'autres régimes infranationaux à l'étranger. Il s'agit d'un des rares liens internationaux dans le monde en ce moment.

Notre lien avec le Québec en 2014 et notre lien récent avec l'Ontario, cette année, nous ont permis d'optimiser les forces de nos programmes respectifs en formant un plus vaste marché du carbone qui devrait donner lieu à de plus importantes réductions des émissions de gaz à effet de serre que dans le cadre de chacun de nos programmes individuellement. Chacun de nos programmes s'est traduit par des caractéristiques liées à l'infrastructure et à la mise en œuvre efficaces et comprises de la communauté soumise à la réglementation. Les forts taux de conformité que nous avons constatés et les réductions constantes des émissions de GES sur nos territoires le démontrent.

L'infrastructure existante de notre programme lié peut aider d'autres administrations qui veulent s'y joindre ou suivre le même modèle. Vous savez peut-être très bien que la semaine dernière, la Nouvelle-Écosse a mentionné qu'elle utilisera notre structure administrative qui va avec notre programme en vue de mettre en œuvre son propre programme de plafonnement et d'échange, tout en choisissant de ne pas se lier aux partenaires de la Western Climate Initiative pour le moment.

En résumé, notre expérience des cinq dernières années nous a permis de constater qu'un programme de plafonnement et d'échange représente la façon la plus efficiente de réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en offrant une protection en cas de fuite d'émissions et en facilitant les partenariats et les liens avec d'autres programmes, et qu'il donne lieu à des réductions certaines des émissions de gaz à effet de serre. Notre programme donne à notre communauté soumise à la réglementation la flexibilité et la certitude qu'il faut pour nous mettre sur la bonne voie d'atteindre nos cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre sans que cela nuise à l'économie. Notre programme s'est traduit par des bienfaits directs pour les collectivités désavantagées et à faible revenu grâce à sa rentabilité et à l'investissement des produits de la vente aux enchères. Nous envisageons d'étendre nos partenariats et de continuer de discuter avec d'autres États américains, provinces et territoires canadiens et pays comme le Mexique et les pays membres de l'Union européenne.

I will conclude my presentation now by saying there are great experiences at home that you can look to with both Ontario and Quebec, and some of the other regional programs. There have been decades or even more than decades of work that has been looking at carbon pricing and trading mechanisms. While they are ready to assist. We also stand ready to assist in any way as you embark on this effort at a national level.

Further, the ability for action at the national and subnational levels should be encouraged and supported as action in every form will be essential in staving off the most serious impacts of climate change.

Thank you, and I look forward to responding to any questions you may have.

Senator Wetston: Thank you for joining us today. Obviously California has a great deal of experience in this area.

I am a senator from Ontario. As you know, we have a cap-and-trade program and we're part of that program with California and Quebec.

My question is around some recent material I read regarding the California Air Resources Board and the issue of credits. I am sure you're well aware of this issue and of some of the controversy around the extensive number of credits which seem to be in your cap-and-trade system. I think there are some accountability issues associated with that.

Just from the perspective that we are reviewing federal legislation in Canada, can you provide some information about that issue and perhaps enlighten us as to what's occurring and what some of the issues are?

Ms. Sahota: Of course, and I am well aware of that issue. The discussion is that when we set our caps initially for this part of the program, we estimated the amount of credits or allowances we needed to achieve our 2020 target. Because we were in this enviable position of achieving our 2020 target early, there are some unused allowances in the system.

What hasn't been actually realized is that there are self-ratcheting mechanisms that remove those allowances out of the system over the time. The early reports that we had this difference between what was needed to comply with the program and what was available in the program did not factor in that there is a self-ratcheting mechanism that removes unused allowances over time.

For example, last year, we removed out of the system 45 million allowances. If there is low demand for those allowances through this year, we will be removing anywhere from 50 million to 80 million more allowances out of the system. This feature was designed from the very beginning, learned from

Je vais terminer mon exposé en disant que vous avez au Canada de formidables expériences, en Ontario et au Québec, ainsi que d'autres programmes régionaux. Des dizaines d'années au moins ont été consacrées à l'examen des mécanismes de tarification et d'échange du carbone. Il y a de l'aide, et nous sommes prêts à vous aider de quelque façon que ce soit dans vos efforts à cette fin à l'échelle nationale.

De plus, il faut encourager et soutenir la capacité d'action aux échelons national et infranational, car les mesures de toute forme seront essentielles pour faire obstacle aux répercussions les plus graves des changements climatiques.

Je vous remercie, et je serai ravie de répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Wetston : Merci d'être avec nous aujourd'hui. De toute évidence, la Californie a énormément d'expérience dans ce domaine.

Je suis un sénateur de l'Ontario. Comme vous le savez, nous avons un programme de plafonnement et d'échange, et nous faisons partie du programme avec la Californie et le Québec.

Ma question porte sur certains documents récents que j'ai lus à propos du California Air Resources Board et de la question des crédits. Je suis sûr que vous êtes bien au fait de cette question et d'une partie de la controverse qui entoure le nombre élevé de crédits que votre système de plafonnement et d'échange semble comporter. Je crois qu'il y a des problèmes de reddition de comptes à ce sujet.

Dans l'optique de notre examen des mesures législatives fédérales au Canada, pouvez-vous nous donner de l'information sur cette question et peut-être nous éclairer sur ce qui se passe et sur certains des problèmes?

Mme Sahota : Bien sûr. Je suis très au courant de cette question. Quand nous avons établi nos plafonds initialement pour cette partie du programme, nous avons estimé le nombre de crédits qu'il nous fallait pour atteindre notre cible de 2020. Parce que nous étions dans la position enviable d'atteindre notre cible de 2020 à l'avance, il y a dans le système des crédits non utilisés.

Ce qu'on n'avait pas réalisé, en fait, c'est qu'il y a des mécanismes de soustraction progressive qui retirent ces crédits du système au fil du temps. Les rapports initiaux disant que nous avons une différence entre ce qu'il faut pour se conformer au programme et ce qui est disponible dans le cadre du programme n'ont pas tenu compte des mécanismes de soustraction progressive qui retirent les crédits inutilisés au fil du temps.

Par exemple, l'année passée, nous avons soustrait du système 45 millions en crédits. Si la demande de crédits est faible cette année, nous allons en retirer entre 50 millions et 80 millions du système. Cette caractéristique a été intégrée dès le début dans le système, en raison des leçons apprises grâce au programme de

lessons in the EU program and in the RGGI program that there were so many credits the price signal was being muted. People were seeing low prices for these credits. There was no incentive to take actions to reduce emissions.

In learning from those lessons when we designed the program with our partners in Ontario, Quebec and the Western Climate Initiative, we added in the self-ratcheting feature. That feature is now kicking into place and removing those credits. We have put out analyses that discuss how those credits are being pulled out of the system. That was put out about a month ago. The concern about unused allowances is really a concern that our emissions fell faster than we anticipated when we set up the program.

By having that self-ratcheting mechanism and a floor price of about $15 right now for an allowance, which has remained consistent at $15 an allowance, we are very confident that the right price signals are being sent and that we are seeing reductions even with those unused allowances being available in the market.

Senator Wetston: I want to explore the basic framework. When the EU decided to adopt the cap-and-trade program or system, obviously they stumbled a bit and, potentially today, they have probably corrected some of the challenges. In California, you examined that system and implemented a system to address those kinds of issues.

As part of your relationship with Quebec and Ontario, have Quebec and Ontario experienced any of those kinds of issues? I realize that Ontario was a later adopter and Quebec joined in 2014. Could you share with us some of the issues associated with the relationships you have with Quebec and Ontario?

I guess the second part of that question might be: Do you have other relationships similar to those with Quebec and Ontario with other states in the U.S. or other countries. I know Nova Scotia is potentially looking at this as well.

Ms. Sahota: Sure. When we look at the design features in the California program, they are basically structured after design features in the Western Climate Initiative. Back in 2008, when the Western states were very active in the space, the Canadian province and some observer states from Mexico got together. They had a 2.5-year public process to look at design features for what would look like a good emissions trading system. Some basic tenets came out of that.

One of those was the self-ratcheting mechanism. Another was using real data to set your caps, which was one of the issues in the EU. They didn't have the bottom-up recorded data to help set

l'Union européenne et au programme RGGI, le Regional Greenhouse Gas Initiative. En effet, il y avait tellement de crédits que cela mettait en sourdine le signal de prix. Les gens constataient que les prix de leurs crédits étaient faibles. Rien ne les motivait à prendre des mesures pour réduire les émissions.

Forts de ces leçons apprises, nous avons ajouté ce mécanisme de soustraction progressive quand nous avons conçu le programme avec nos partenaires de l'Ontario, du Québec et de la Western Climate Initiative. Cette caractéristique entre donc en jeu et retire ces crédits. Nous avons produit des analyses qui traitent de la façon dont ces crédits sont retirés du système. C'était il y a un mois environ. La préoccupation relative aux crédits non utilisés est en fait que nos émissions diminuaient plus rapidement que prévu quand nous avons mis le programme sur pied.

En ayant ce mécanisme de soustraction progressive et un prix plancher d'environ 15 $ en ce moment pour un crédit — et le prix est demeuré stable à 15 $ —, nous sommes convaincus que ce sont les bons signaux qui sont envoyés quant au prix et qu'il y a des réductions même avec les crédits inutilisés qui sont offerts sur le marché.

Le sénateur Wetston : J'aimerais explorer le cadre de base. Quand, dans l'Union européenne, ils ont décidé d'adopter le programme ou système de plafonnement et d'échange, ils se sont manifestement un peu empêtrés, mais aujourd'hui, ils ont probablement corrigé certains des problèmes. En Californie, vous avez examiné ce système et avez mis en place un système répondant à ce genre d'enjeux.

Dans le cadre de votre relation avec le Québec et l'Ontario, est ce que le Québec et l'Ontario ont rencontré ce genre de problèmes? Je comprends que l'Ontario a adopté le système plus tardivement et que le Québec l'a fait en 2014. Pourriez-vous nous parler de certains des problèmes relatifs aux relations que vous entretenez avec le Québec et l'Ontario?

Je pense bien que la deuxième partie de ma question est la suivante. Avez-vous des relations semblables à celles que vous avez avec le Québec et l'Ontario avec d'autres États américains ou avec d'autres pays? Je sais que la Nouvelle-Écosse se penche là dessus aussi.

Mme Sahota : Bien sûr. Les éléments du programme californien sont essentiellement structurés en fonction de ceux de la Western Climate Initiative. En 2008, quand les États de l'Ouest étaient très actifs sur cette scène, la province canadienne et certains États observateurs du Mexique se sont réunis. Ils ont tenu un processus public sur deux ans et demi pour regarder les caractéristiques de ce qui serait un bon système d'échange de droits d'émission. Des principes de base ont découlé de cela.

L'un de ces principes est le mécanisme de soustraction progressive. L'utilisation de données réelles pour fixer nos plafonds en est un autre, et c'est un des problèmes que l'Union

their caps. They relied on top-down estimates, which led to inaccuracies in how many permits were in their program.

européenne a connus. Ils n'avaient pas de données ascendantes enregistrées pour les aider à fixer leurs plafonds. Ils comptaient sur des estimations descendantes, ce qui a causé des inexactitudes concernant le nombre de permis inclus dans leur programme.

We also added a floor price. In the EU program there is no floor price and in the RGGI program the floor price is very low. We wanted to ensure that we did not have the same issues by making sure we used the most reasonable and best available data recorded by our industries that would be covered by the programs. That's a shared feature. The self-ratcheting mechanism and having a floor price is a shared feature. Those were basic design features that came out of the Western Climate Initiative public process.

Nous avons aussi ajouté un prix plancher. Dans le programme de l'Union européenne, il n'y a pas de prix plancher, et dans le programme de la RGGI, le prix plancher est très bas. Nous voulions nous assurer que nous n'aurions pas les mêmes problèmes et à cette fin, nous avons utilisé les données disponibles les plus raisonnables et les meilleures que nos industries avaient enregistrées et que les programmes couvriraient. C'est une caractéristique commune. Ce sont les caractéristiques de conception qui ont découlé du processus public de la Western Climate Initiative.

After that, each of the jurisdictions had to bring that overall planning guide home and do their own rule making processes, understand what features would be best for them, and what would make sense in the context of their economies, their politics and their landscapes.

Après cela, chacune des autorités devait retourner avec ce guide de planification global et établir ses propres processus d'établissement des règles, déterminer ce qui lui conviendrait mieux et ce qui serait sensé dans le contexte de son économie, de ses politiques et de son contexte.

Those three features have persisted across all three programs. From the perspective that you saw issues in the EU ETS, some issues in RGGI and these massive program corrections where they pulled out millions of allowances, we're not seeing that in these three programs because from the very beginning we added specific features to avoid those issues later on. In fact, you're seeing some of these things that we've added in our programs being propagated, implemented in the EU and considered in RGGI at this time.

Ces trois caractéristiques sont demeurées dans les trois programmes. En ce qui concerne les problèmes que vous avez vus concernant le SEDE UE — le Système d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne —, les problèmes relatifs à la RGGI et les énormes corrections du programme ayant entraîné le retrait de millions de crédits, nous ne voyons pas cela dans ces trois programmes parce que, dès le début, nous avons ajouté des caractéristiques précises dans le but d'éviter ces problèmes par la suite. En fait, certaines des caractéristiques que nous avons incluses dans nos programmes se propagent maintenant; elles sont mises en œuvre dans les pays de l'Union européenne et envisagées pour la RGGI.

In terms of other engagements, the state of Oregon, to the north of us, was contemplating legislation over the last two years on a cap-and-trade system. They have a different structure for their legislative session. They have a short session of five weeks and a longer session next year. The short session didn't give them enough time to discuss all of the details for an ETS. As a result of the active discussion, next year, they have an office that is set up in part of the governor's office structure and an office that is specially set up in the legislative structure to look at bringing back legislation to help develop a program that would be able to secure all the votes and signatures needed to start a cap-and-trade program in 2021 which would be linked with California, Quebec, Ontario, and other states and regions.

En ce qui concerne les autres engagements, l'État de l'Oregon, qui se trouve au nord de la Californie, envisage depuis deux ans des mesures législatives visant un système de plafonnement et d'échange. Leur session législative est structurée différemment. Ils ont une courte session de cinq semaines, et auront une session plus longue l'année prochaine. La courte session ne leur a pas laissé le temps nécessaire pour discuter de tous les détails d'un SEDÉ — un système d'échange de droits d'émission. Comme suite à la discussion active à ce sujet, l'année prochaine, il y a un bureau intégré au bureau du gouverneur, au sein de l'appareil législatif, qui a été mis sur pied spécialement pour envisager de remettre sur la table une loi qui contribuera à la conception d'un programme de plafonnement et d'échange qui pourrait obtenir tous les votes et toutes les signatures nécessaires pour pouvoir être lancé en 2021, et ce programme serait lié à ceux de la Californie, du Québec, de l'Ontario ainsi que d'autres États et régions.

Mexico announced about two or three weeks ago that they secured legislation on a mandate for an emissions trading system. We have a bilateral agreement with them. We have been in discussions with them for over three years. There have been monthly and weekly calls, working through the design features of a program. They have also made statements that they are looking to design a program now that would allow for linkage with the existing program of the Western Climate Initiative.

We are seeing these efforts in other regions. There is a significant amount of time and effort that goes into understanding what it means for your local landscape when you embark on this kind of effort.

Senator Massicotte: Thank you for being with us this morning. It is early morning for you, particularly. We talk among ourselves about the fact that the United States as a government has not adopted any price on carbon, but then there are states like California and so on. A lot of people who are concerned ask how we can be competitive when we put a price on carbon and our major competitor, which is the United States, does not. Therefore, there is a pricing unfairness."

Could you tell us your experience with that same issue? Obviously, it's the same. Earlier in your presentation you referred to the vulnerability of those who are high intensity emitters but trade exposed. Can you tell us your experience and how we should manage that issue in your opinion?

Ms. Sahota: In the California program, the Quebec and Ontario programs, and in the EU, we have mechanisms that identify which of our industries are high emissions intensive and high trade exposed. Whether it's domestic or international, that exposure exists.

Once you identify the industries, you can actually look at how efficient they are, and you can reward the most efficient by giving them some amount of free allowances to make sure that the price of carbon doesn't make them less competitive with other similar industries or similar companies domestically or internationally.

For example, I'll take the cement sector in California. Being a port city, we are highly vulnerable to imports from China. When we have increased growth and housing, we can't produce enough cement in the state of California. We import a lot during that time. When we have a normal period of growth for housing in California, there are opportunities for the Chinese cement companies to come in and take over some of the market share in California for cement.

Le Mexique a annoncé, il y a deux ou trois semaines, qu'il a adopté des mesures législatives visant un mandat pour un système d'échange de droits d'émission. Nous avons un accord bilatéral avec eux. Nous discutons avec eux depuis plus de trois ans. Il y a eu des appels téléphoniques mensuels et hebdomadaires, pour l'établissement des caractéristiques d'un programme. Ils ont aussi déclaré qu'ils envisagent de concevoir un programme maintenant qui permettrait le lien avec le programme existant de la Western Climate Initiative.

Nous voyons de tels efforts dans d'autres régions. Il se consacre beaucoup de temps et d'effort à la compréhension de ce que cela signifie pour le contexte local, quand vient le temps de se lancer dans ce type d'initiative.

Le sénateur Massicotte : Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui. Il est particulièrement tôt le matin pour vous. Nous parlons entre nous du fait que le gouvernement des États-Unis n'a pas adopté de système de tarification du carbone, alors que des États comme la Californie le font. Nombreuses sont les personnes préoccupées qui se demandent comment nous pouvons être concurrentiels si nous fixons un prix au carbone alors que les États-Unis, notre principal concurrent, ne le font pas. La situation relative au prix est alors inéquitable.

Pourriez-vous nous parler de votre expérience sur ce plan? De toute évidence, c'est la même chose. Au début de votre exposé, vous avez parlé de la vulnérabilité des émetteurs importants qui sont tributaires du commerce. Pouvez-vous nous parler de votre expérience et de la façon dont nous devrions gérer cela d'après vous?

Mme Sahota : Le programme de la Californie, les programmes du Québec et de l'Ontario et le programme de l'Union européenne comportent des mécanismes qui relèvent les industries dont les émissions sont très élevées et qui sont très exposées au commerce. Que ce soit à l'intérieur du pays ou à l'étranger, cette exposition est réelle.

Une fois que vous connaissez ces industries, vous pouvez en fait regarder dans quelle mesure elles sont efficaces, et vous pouvez récompenser les plus efficaces en leur offrant des crédits gratuits pour veiller à ce que le prix du carbone ne les rende pas moins concurrentielles par rapport à des industries semblables ou à des entreprises semblables, au pays ou à l'étranger.

Je vais prendre l'exemple du secteur du ciment en Californie. Nous avons une ville portuaire et sommes par conséquent très vulnérables aux importations venant de la Chine. Quand nous connaissons une croissance accrue et une augmentation de la construction résidentielle, nous ne pouvons pas produire assez de ciment dans l'État de la Californie. Nous en importons beaucoup pendant de telles périodes. Quand la croissance et la construction résidentielle sont normales, en Californie, des cimenteries chinoises ont alors l'occasion de s'approprier une partie du marché de la Californie.

As we worked with the cement sector, we understood what their trade exposure was, how much of a cost could be passed through and where they could remain competitive with Chinese imports because there is a cost to shipping that material and bringing it over. There is a whole study on the technical analyses we did for several years. Once we understood the technical analyses, their trade exposure and how much cost they could bear, we compensated them to ensure they remain competitive by giving them free allowances each year. Nobody gets enough free allowances to fully comply with the program, but they get enough to ensure, as they face a carbon cost in California, that they are not at a disadvantage with cement coming in from China. We have done that for all of our major industrial sectors.

En travaillant avec le secteur du ciment, nous avons compris leur exposition au commerce, la part du coût qui pourrait être transmise et qui ferait que les cimenteries pourraient demeurer compétitives, par rapport aux importations de la Chine, car il y a un coût associé à l'expédition du matériel. Il y a une étude complète découlant des analyses techniques que nous avons réalisées sur plusieurs années. Une fois que nous avons bien compris les analyses techniques, leur exposition au commerce et le coût que les cimenteries pourraient assumer, nous les avons indemnisées afin de veiller à ce qu'elles demeurent concurrentielles en leur accordant des crédits gratuits chaque année. Aucune entreprise n'obtient assez de crédits gratuits pour pouvoir se conformer pleinement au programme, mais les crédits suffisent à leur garantir, compte tenu du prix du carbone en Californie, qu'elles ne sont pas désavantagées à cause du ciment qui arrive de la Chine. Nous avons fait cela pour tous nos grands secteurs industriels.

Senator Massicotte: You made a comment earlier that in California you will have an excess. You're ahead of your objectives relative to CO_2 reduction. We hear comments in Ontario and Quebec that our high emitters, given we're combined with the California market, will buy credits predominantly from California because you have more capacity to overachieve your objectives. Therefore, the cost of the credits will be lower. Quebec companies or Ontario companies will simply buy credits in California, which means that they are not reducing CO_2 that economically Canadian money is going to the U.S., and that they are not having any impact in Canada on climate change.

Le sénateur Massicotte : Vous avez dit précédemment qu'en Californie, vous allez avoir un surplus. Vous êtes en avance sur vos objectifs en matière de réduction des émissions de CO_2. Nous entendons qu'en Ontario et au Québec, parce que nous sommes liés au marché de la Californie, nos émetteurs importants vont acheter principalement des crédits de la Californie parce que vous avez une meilleure capacité de dépasser vos objectifs. Par conséquent, le coût des crédits sera inférieur. Les entreprises du Québec ou celles de l'Ontario vont tout simplement acheter des crédits en Californie, ce qui signifie qu'elles ne réduisent pas leurs émissions de CO_2, que sur le plan économique l'argent canadien s'en va aux États-Unis et que cela n'a aucun effet sur les changements climatiques au Canada.

Can you comment on that? Is that a valid concern? What can we do about it?

Pouvez-vous nous parler de cela? Est-ce une préoccupation valable? Que pouvons-nous faire à ce sujet?

Ms. Sahota: I appreciate the question. That question came up in California when we linked with Quebec.

Mme Sahota : Je vous sais gré de cette question. Elle a été soulevée en Californie quand nous avons établi le lien avec le Québec.

In California, we have legislation that says when we are preparing to link with another jurisdiction they must be as stringent as California, which means that you're looking at similar opportunities to reduce emissions and similar costs to reduce emissions in your jurisdictions. Then you don't have this issue where you're flooding a different jurisdiction with your credits.

En Californie, nous avons des dispositions législatives qui disent que quand nous nous préparons à établir un lien avec une autre administration, les règles de cette administration doivent être aussi rigoureuses que celles de la Californie, ce qui signifie que vous avez des occasions semblables de réduire les émissions, ainsi que des coûts correspondants pour la réduction des émissions sur votre territoire. Vous n'allez donc pas avoir le problème d'inonder un autre territoire de vos crédits.

Having done those tests in California with Quebec and Ontario, we are not seeing a big differential where we expect to see large flows of permits from California going to Ontario or Quebec, or large flows of permits coming from Quebec and Ontario to California. Because it's a linked market, there is only one cost throughout the entire program. That cost in Quebec, California and Ontario before we linked was approximately the same cost. We're not seeing this big cost differential where one

Nous avons fait ces tests en Californie, avec le Québec et l'Ontario, et nous ne constatons pas d'énorme déséquilibre; il n'y a pas de nombres élevés de permis allant de la Californie à l'Ontario ou au Québec, ou l'inverse. Parce que le marché est lié, il n'y a qu'un coût pour l'ensemble du programme. Le coût au Québec, en Californie et en Ontario était à peu près le même, avant que le lien soit établi. Nous ne constatons pas de grosse différence de prix qui stimulerait l'achat de permis d'un autre

jurisdiction may be sending money to buy permits from another one. We're very similar in the context of what opportunities remain for reducing emissions and the cost of those opportunities. There is no evidence in what we have seen to date that says there is money flying in one direction while the credits are flowing in the opposite direction.

Over time, depending on the types of industries and the price of allowances, we might see some of those patterns, but at this time we are not seeing those.

The Deputy Chair: If there are no more questions, I want first to apologize for this abbreviated session. We had some technical difficulties. Ms. Sahota, we thank you for spending your time and thank the people in California in your group for getting up this morning to speak to us. We really appreciate it.

Before we leave I want to say to my colleagues that we've heard from all the scheduled witnesses for the study. At our next meeting, we should review our draft report. It will be sent to you, ideally, on Monday night or Tuesday morning at the latest.

We're working on a very short timeline here. As a reminder, our deadline to report back to the Senate is next Thursday, May 31. I will now adjourn the meeting. Thank you all for your participation.

(The committee adjourned.)

territoire. Nous sommes très semblables concernant les possibilités qu'il reste de réduire les émissions et le coût de cela. Rien ne démontre, d'après ce que nous avons vu à ce jour, qu'il y a de l'argent qui va dans une direction alors que les crédits vont dans la direction inverse.

Avec le temps, selon les types d'industries et le prix des crédits, nous pourrions voir certaines de ces tendances, mais ce n'est pas le cas en ce moment.

Le vice-président : S'il n'y a pas d'autres questions, je vais d'abord présenter mes excuses pour cette séance écourtée. Nous avons eu des difficultés techniques. Madame Sahota, nous vous remercions de nous avoir accordé de votre temps et nous remercions les gens de votre groupe, en Californie, de s'être levés tôt pour que vous puissiez discuter avec nous. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants.

Avant que nous partions, je veux dire à mes collègues que nous avons entendu tous les témoins qui étaient prévus pour notre étude. À notre prochaine réunion, nous devrions passer en revue notre ébauche de rapport. Idéalement, elle vous sera transmise lundi soir ou mardi matin au plus tard.

Notre échéance est très serrée. Je vous rappelle que c'est au plus tard jeudi prochain, soit le 31 mai, que nous devons présenter notre rapport au Sénat. Je vais maintenant lever la séance. Je vous remercie de votre participation.

(La séance est levée.)

APPEARING

Tuesday, May 22, 2018

The Honourable Catherine McKenna, P.C., M.P., Minister of Environment and Climate Change.

WITNESSES

Tuesday, May 22, 2018

Environment and Climate Change Canada:

Stephen Lucas, Deputy Minister.

Thursday, May 24, 2018

Équiterre:

Sidney Ribaux, Co-founder and General Manager (by video conference).

Nature Canada:

Stephen Hazell, Director of Conservation and General Counsel.

Chamber of Marine Commerce:

Bruce Burrows, President.

California Air Resources Board:

Rajinder Sahota, Assistant Division Chief (by video conference).

COMPARAÎT

Le mardi 22 mai 2018

L'honorable Catherine McKenna, C.P., députée, ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

TÉMOINS

Le mardi 22 mai 2018

Environnement et Changement climatique Canada :

Stephen Lucas, sous-ministre.

Le jeudi 24 mai 2018

Équiterre :

Sidney Ribaux, cofondateur et directeur général (par vidéoconférence).

Nature Canada :

Stephen Hazell, directeur de la conservation et avocat général.

Chambre de commerce maritime :

Bruce Burrows, président.

California Air Resources Board :

Rajinder Sahota, chef divisionnaire adjointe (par vidéoconférence).